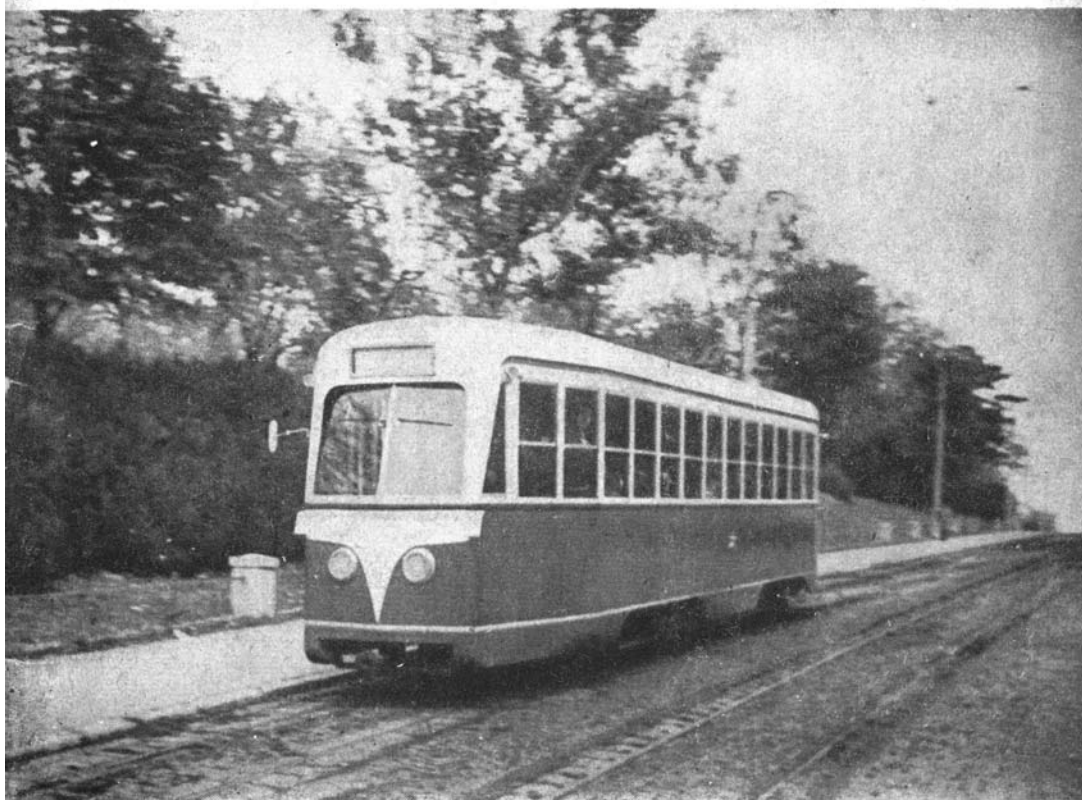
60 година

БЕОГРАДСКОГ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА



1892 - 1952



ГОДИНА

БЕОГРАДСКОГ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА

1892-1952

60 — ГОДИШЊИЦА БЕОГРАДСКОГ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА

1 октобра 1952 године навршило се 60 година постојања трамвајског саобраћаја у Београду.

Том приликом можемо се осврнути на технички и економски развитак тог највећег комуналног предузећа наше земље.

Тачно пре 100 година у Њујорку је пуштен први трамвај са коњском вучом, у Паризу 2 године доцније, у Енглеској 1860 године, а у Немачкој тек 1865 године.

Трамвај са електричном вучом пуштен је први пут у свету у близини Берлина 1881 године, у Франкфурту 1884 године, у Цириху 1894, у Берлину 1895, а у Лајпциту 1896 године.

Међутим, први трамвај са коњском вучом прошао је улицама Београда 1892 године, а већ 1894 и први електрични трамвај.

Тешко је замислити стари Београд из последње деценије прошлог века и упоредити га са данашњим Београдом који је нарастао до 470.000 становника и проширио се на преко 600 квадратних километара површине.

Пре 60 година мали, патријархални Београд имао је само 61.000 становника, а његовим блатњавим улицама са турском калдрмом, ниским зградама, дрвеним плотовима, скученим трговима и слабим фењерским осветлењем прошао је први трмавај са коњском вучом и на сваки знак пролазника заустављао се да прими путнике и да их

одвезе „чак“ до Славије или од Официрске касине до железничке и парабродске станице на Сави.

Од тога времена прошло је пуних шест деценија, 60 година, од којих више од 10 година испуњених ратовима (1912—1913, 1914—1918 и 1941—1945). У тим ратовима Београд је бивао бомбардован, рушен, паљен и поробљаван. У току тих година и промена које је доживљавао, мењао се и његов јавни саобраћај. У току окупације 1914—1918 окупатор је скидао трамвајску електричну мрежу и бакарне жице замењивао гвозденом, у току друге окупације 1941—1945, болне и тешке, саобраћај се одвијао са остацима трамвајских кола и без иједног аутобуса. Београдски јавни саобраћај после прве па затим после друге окупације брзо се обнављао и проширивао, како је то захтевао све већи град, нови живот и нови услови под којима је живео. Док су други градови у Европи па и у Југославији имали кроз све те године миран и непрекидан развитак и у пуној мери користили технички напредак у сваком погледу, па и у погледу саобраћаја, јавни саобраћај у Београду морао је увек да почиње испочетка и упорно је напредовао.

ПОВЕЋАЊЕ БРОЈА СТАНОВНИШТВА

Пре 60 година у Београду је живело 61.000 становника. После 20 година (1912) тај број се повећао на 97.000, за идућих 20 година (1932) становништво се увећало на 249.000, а данас Београд има 470.000 становника или 8 пута више него пре 60 година. Сваких 20 година број становништва се приближно удвостручује и када би то ишло истим темпом, за идућих 25 година Београд би постао милионски град.

Не располажемо подацима о улицама крајем прошлог века, али на почетку овог века, 1904 године, Београд је имао 225 улица, укупне дужине 100 километара, од којих је било калдрмисано 75%. Пре 20 година, 1931 године, број улица у Београду пење се на 995, а њихова укупна дужина на 300 километара, од којих 68% калдрмисано. После ослобођења, 1947 године, број улица у Београду износи 1.132 укупне дужине око 411 километара, а од тога 362 км. калдрмисано модерном и обичном калдрмом.

Укупна површина улице пре 40 година, 1908—1913, износила је 1,500.000 м^2, од чега 1908 са обичном калдрмом 75% а 1913 има већ 5% модерне калдрме и 72% обичне. Пре 20 година (1933) укупна површина улица износи 3,650.000 м^2, од чега само 26% обичне 43% модерне калдрме, али још увек 32% некалдрмисаних улица. На почетку ове 1952 године укупна површина улица у Београду пење се на 5,220.000 м^2, од чега 52% са модерном калдрмом 35% обичном калдрмом и само 13% некалдрмисаних улица. Повећање модерног коловоза наступило је углавном постављањем застора од ситне камене коцке.

Модернизовање коловоза омогућило је све јаче ширење аутомобилског саобраћаја у Београду, увођење јавног аутобуског саобраћаја (1928), а затим и тролејбуског саобраћаја 1947 године.

Најнижа тачка Београда је на Дунаву код Роспи Ћуприје са надморском висином 68,6 метара, а највиша на Лаудановом шанцу код опсерваторије 252,7 метара. Код старе опсерваторије, где је данас изграђен болнички и клинички део града, изнад Славије, је надморска висина 132 метара. Осетне висинске разлике многих београдских улица јако утичу на одржавање градског саобраћаја и на снагу електричних мотора код трамваја и тролејбуса и бензиских Дизел мотора код аутобуса.

Пре 60 година, када је уведен трамвај са коњском вучом, у Београду, укупна дужина трамвајских пруга била је 9,5 километара са 17 трамваја. После 20 година укупна дужина трамвајских пруга износила је 21,6 километара са 36 електричних трамваја и приколица. Пре 20 година било је у саобраћају 36 км. трамвајских линија и 5 км. аутобуских линија са 122 кола, трамваја, приколица и аутобуса. Данас у Беогрду има 58 километара трамвајских линија, 166 км. аутобуских и 27 км. тролејбуских на којима се налази у саобраћају просечно 169 трамваја, тролејбуса и аутобуса.

Прве године 1892—1893 превезено је укупно 2.500.000 путника трамвајима са коњском вучом. 20 година после тога (1912) било је превезено 7,5 милиона путника, а пре 20 година (1932) трамвајима и аутобусима превезено је преко 49 милиона путника. Ове године, 60 година од почетка

трамвајског саобраћаја у Београду биће укупно 106,000.000 путника на трамвајима, тролејбусима и аутобусима.

Укупан приход прве године био је 441.000 динара, 1912 године убрано је 1,200.000 динара, 1932 године 61,500.000 динара, а ове године приход ће достићи цифру од 950,000.000 динара.

За 60 година број путника се повећао око 40 пута. Сваки београђанин возио се прве године јавним саобраћајним средствима 41 пут просечно годишње. 1912 године сваки београђанин користи трамвај просечно 77 пута годишње, а 1932 године просечно број вожње на једног становника пење се на 195 вожњи. Године 1952 сваки београђанин користи трамвај, тролејбус или аутобус око 220—240 пута.

Значајно је данас после 60 година постојања јавног саобраћају у Београду осврнути се детаљније на његов развој у појединим периодима.

ПЕРИОД ОД 1892—1919 ГОДИНЕ

ТРАМВАЈСКИ САОБРАЋАЈ СА КОЊСКОМ И ЕЛЕКТРИЧНОМ ВУЧОМ

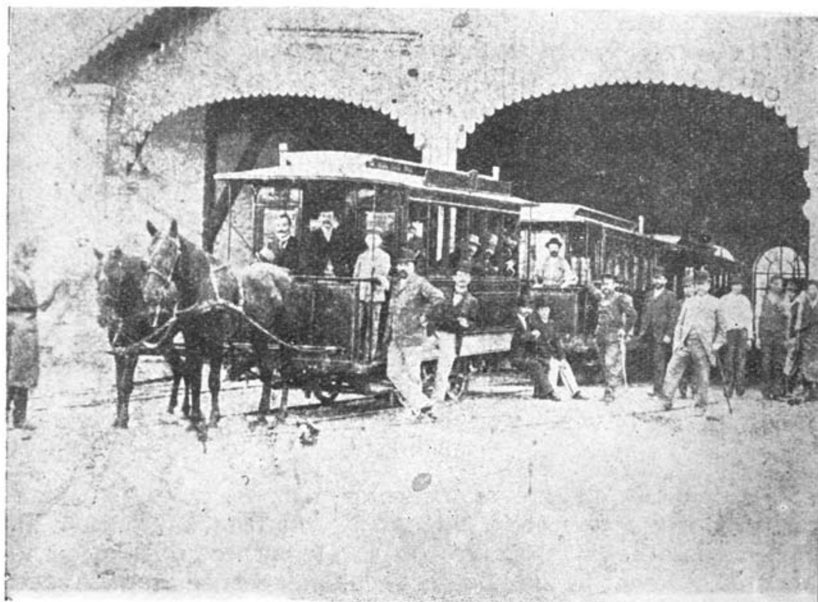
На основу одлуке општинског одбора, која је донета после дугих и оштрих дискусија, општинска управа је 1891 године закључила уговор са Периклесом Цикосом из Милана, коме је за рачун оснваног српско-француског друштва, уступљена концесија за осветљење и варошке железнице. Овим уговором дата је концесија за грађење трамваја са коњском и механичком вучом, који су добили назив „Београдска варошка железница“.

Радовима се приступило одмах и већ 1892 године почела је изградња трамвајске мреже, која је према уговору требало да буде дуга 21 км, а друштво је имало право да ову дужину повећа према доцнијим потребама.

Најпре се приступило изградњи трију пруга, укупне дужине око 8 км, и то:

Прва пруга, дужине 2300 метара, полазила је од Калемегданског Парка, а свршавала се у близини Славије, пролазећи кроз тадање најлепше улице средине града: Крагујевачку, Теразије и Краља Милана (данашња Маршала Тита).

Друга пруга, дужине од око 2.000 метара, полазила је од Славије, са крајње тачке прве пруге, ишла истим колосеком до тадање Официрске касине, где је скретала ка данашњој Немањиној улици и силазила до Пристаништа на Сави, пролазећи поред Железничке станице.



Пуштање у рад првог трамваја са коњском вучом 1-X-1892 год.

Трећа пруга, дужине око 2.400 метара, полазила је од Теразија и ишла ка Новом Гробљу.

Све прве трамвајске линије биле су са коњском вучом, док је линија за Топчидер изграђена одмах на електричну вучу.

Поменутим уговором било је још предвиђено и да се Савски Кеј веже за варош једном „трамвајском линијом са ужадима", што нажалост тада није остварено, па ни данас.

У унутрашњем делу вароши пруге су биле израђене од челичних шина са жљебом, положене у тадашњу турску калдрму са каменом подлогом, а на линијама ван вароши колосек је био израђен од шина типа „Вињол" положен на прагове. Шине су биле малога профила, димензије 120×130 мм, тежине 35 кгр/1 м. Ширина колосека износила је 1000 мм.

Употребљена кола била су дужине 9,5 мет. ширине 2,15 метара, за 32 путника и то са 16 места за седење у колима

и 16 места за стајање на платформама. Седишта су била постављена дуж кола у виду клупа. Оваквих кола било је у почетку 14 комада.

Депо и штале, за смештај трамвајских кола и коњских запрега, саграђени су на Цариградском путу, у кругу трошаринске линије. Овај депо назван „трамвајске штале", био је везан једним колосеком са пругом за Ново гробље. Он постоји и данас на Булевару Револуције бр. 141 под називом „Горњи депо" у проширеном и адаптираном облику.

На дан 1 октобра 1892 године свечано је пуштена у саобраћај линија Калемегдан—Славија са 8 кола, која су саобраћала у размаку од по 10—12 минута. На савској линији су радила троја кола и то са дуплом коњском запрегом. На линији Теразије—Ново гробље радила су двоја кола. Ове обе линије пуштене су у саобраћај наскоро после „теразиске линије".

Непуне две године доцније довршена је пруга за Топчидер са електричним водом. Ова трамвајска линија дужине око 5.000 метара пуштена је у саобраћај на Духове 7 јуна 1894 године и радила је са електричном вучом. У почетку су на њој саобраћала четири, а затим пет и најзад шест електричних трамваја.

Стубови, носачи контактног вода били су од најобичнијег чамовог дрвета. На њима су биле конзоле које су носиле тролну жицу, кружног пресека од 50 мм² за погон тролним точком. Монтажа жица изведена је без осигурања, што је доводило до кидања и тежих кварова.

Напајање контактног вода струјом напона 600 V вршено је из електричне централе, где је била постављена моторгенераторска група снаге 700 kW.

Исте 1894 године изграђена је и линија Жагубица—Стара електрична централа, која је ускоро продужена до дома Св. Саве у дужини од 2.800 мет. На њој су радила двоја кола са коњском вучом. Доцније, исте године, изграђена је деоница, која је везивала ову линију са Савским пристаништем, пролазећи преко Калемегдана и улицом Риге од Фере.

Са изградњом ове пруге завршен је први део програма за успостављање трамвајског саобраћаја у Београду.

Новембра исте године трамвај са коњском вучом на прузи Душанова улица—Савско пристаниште, а ускоро и даље све до Славије, замењен је трамвајем са електричним погоном. На овој линији радила су само моторна кола без приколица, и то прво двоја, затим четвора и најзад до Славије шест моторних кола.

Цене свакој вожњи на овим трамвајским линијама износиле су 5 и 10, а само на Топчидерској 30 динарских пара. Поред овога постојала је и прелазна карта од 40 пара динарских. Просечна брзина вожње била је 5—7 км на час.

У току 1892—1893 године београдска градска железница на експлоатационој дужини пруге од 9,5 км. са 17 трамваја са коњском вучом, колико је било просечно у саобраћају, превезла је 2,463.550 путника, при чему је остварен бруто приход 441.650 динара.

Иначе се саобраћај трамвајима са коњском вучом обављао у врло патријахалним односима између особља и путника. Сталних станица није било и трамваји су, по жељи путника, застајкивали кад и где је ко хтео.

Овакво стање је било све до преласка Београдске варошке железнице у власништво Белгијског анонимнзог друштва 1903 године, јер после првог горе изложеног периода није било никаквих већих радова, нити проширења на мрежи Београдске варошке железнице. Преласком трамваја у руке Белгиског анонимног друштва убрзана је електрификација трамвајских пруга, те је електрична вуча све више потискивала коњску вучу. У 1904 години електрифицирају се и последње трамвајске линије Калемегдан—Славија и Жагубица—Ел. централа. Тиме се са 1904 годином у Београду гаси сасвим трамвајски саобраћај са коњском вучом.

1906 године изграђена је нова трамвајска линија Коларац—Таш-мајдан (данашњи Трг Републике—Булевар Револуције) кроз бившу Светогорску улицу (садашња Лоле Рибара). На овој линији радила су свега једна кола и то сваких 20 — 25 минута.

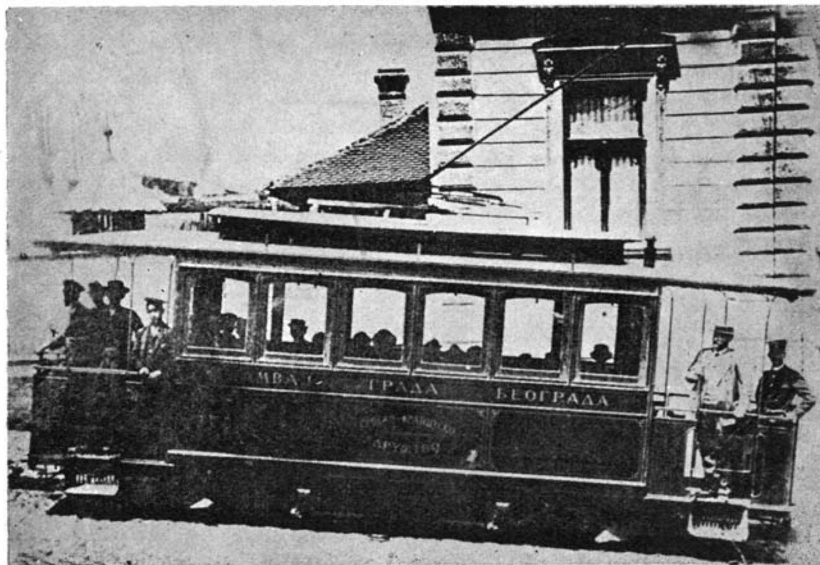
По изградњи ове пруге, Белгиско анонимно друштво није предузимало више никакве радове на изградњи нових пруга. Такво стање пруге остало је све до краја првог светског рата, када су оне 1919 прешле у руке општине града Београда.

Године 1906 број трамваја са електричном вучом попео се на 16 моторних кола. Ту су била два типа двоосовних кола са моторима снаге од по 35 КС и кола са моторима од по 45 КС.

Један тип трамвајских кола, назван „теразиски“, јер је саобраћао кроз варош, имао је каросерију са удобним испуњеним седиштима и наслонима, обложеним плетеном морском трском, а други тип трамвајских кола, назван „топчидерски“, имао је клупе са дрвеним седиштима и са наслоном на пребацивање, тако да су сви путници увек могли да седе окренути у правцу вожње.

Четрнаест трамваја са коњском вучом, по престанку употребе ове вуче, служили су дуг низ година као приколице. И они су имали два типа каросерија: летње са отвореном, и зимске са затвореном каросеријом.

Белгиско анонимно друштво је 1909/10 набавило још десет моторних кола, те је њихов укупни број износио тада 26 моторних кола.



Електрични трамвај на савској линији

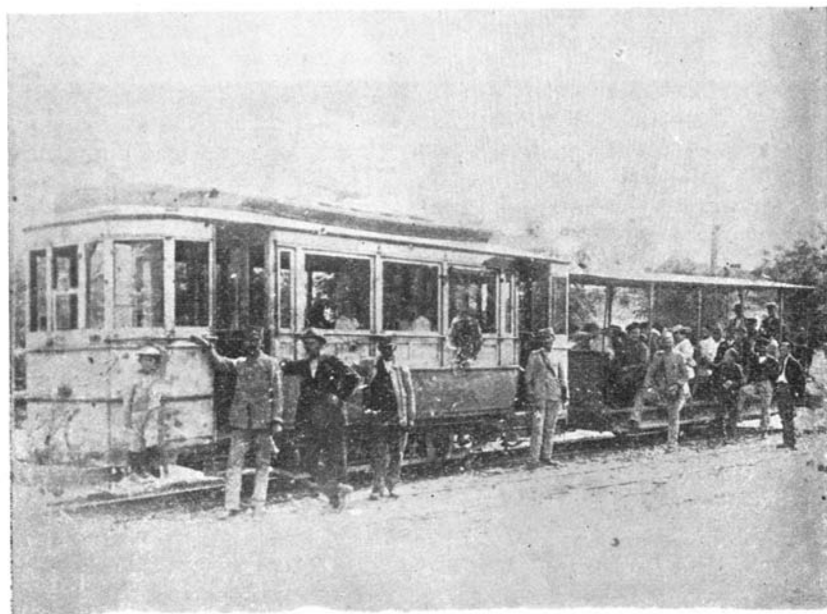
Двадесет година по увођењу трамваског саобраћаја са коњском вучом у Београду, а осам година после потпуне електрификације трамваја 1912 године — укупна експлоатациона дужина трамвајских пруга износила је 21,6 км., на којој је са 24 моторна кола и 12 приколица (дакле са свега 36 кола) превезено 7,500.000 путника уз бруто приход од 1,200.000 динара.

Саобраћај се обављаао у то време на следећим трамвајским линијама:

Пруга бр. 1 Калемегдан—Славија са једноставним колосеком од Калемегдана до Позоришта и даље дуплим колосеком до Славије;

Пруга бр. 2 Електрична централа—Калемегдан—Сава—Славија са једноставним колосеком;

Пруга бр. 3 — Кнежев споменик—Лондон—Господарска механа—Топчидер са једноставним колосеком;



1910 година — Ова кола су саобраћала на линији Теразије—Ново гробље

Пруга бр. 5 — Теразије—Ново гробље са једноставним колосеком;

Пруга бр. 6 — Теразије—Стари Ђерам са једноставним колосеком;

Пруга бр. 7 — Коларац—Ташмајдан са једноставним колосеком;

Пруга бр. 8 — Електрична централа—Жагубица са једноставним колосеком.

У првом периоду трамваја са коњском вучом одржавање и оправка возила и пруга били су незнатни у поређењу са негом коњских запрега, чему је тада била посвећена велика пажња. На одржавању су претежно били заступљени ковачки, поткивачки и сарачки занат. Међутим, одржавање првих електричних кола већ је захтевало ангажовање стручнијег особља — машинских бравара и електро механичара, којег је у то доба код нас било веома мало, услед чега се за обављање послова тих струка током времена оспособило постојеће особље ковачког заната.

Да би се омогућило боље одржавање електричних трамваја, којих је било све више и више, са изградњом линије Жагубица—Ел. централа, изграђен је истовремено и депо у непосредној близини Електричне централе. Овај депо, за разлику од првоподигнутог назван је „доњи депо", био је са три отвора, који су имали сваки по три колосека (дужине по 60 мет.). У једном од ових отвора су смештене радионице за оправку и одржавање електричних трамваја.

Прве конструкције електро мотора са дводелним кућиштима и клизним лежајима, као и примитивност осталог електричног постројења, задавали су особљу велике тешкоће. По казивању тадашњих службеника свакодневно се морало вршити контролно мерење зазора између анкера и магнетских полова, затим чишћење додирних површина у контролерима за вожњу и кочење, а сваке недеље наливање моторних клизних лежаја. Ништа лакше није ишло ни са одржавањем контакне мреже, која је сва у прво време била готово искључиво постављена на дрвеним стубовима. Даљом елекрификацијом трамваја уводе се и округли гвоздени стубови, али само у време ретких прилика и то у центру града. Развученост мреже, мали пресек од 50 мм², као и сам облик пресека тролне жице (кружни), доводили

су до честих кидања и прегоревања жице. Овоме је много доприносило велико варничење, најпримитивнијом конструкцијом тролног точка, који је мењан веома често. Веће справке мреже вршене су ноћу са нарочитих вагона, док је дневне оправке отежавао недостатак специјалних кола, услед чега је особље сав свој материјал, алат и прибор морало носити на леђима.

О овом првом периоду развоја београдског трамвајског саобраћаја преостало је врло мало писаних трагова, а нарочито их нема о начину одржавања возног парка, пруге и мреже. Поред коришћења ових података овде су коришћена и веродостојна причања, која су се очувала у предузећу, односно у појединим његовим погонима и радионицама.

РАЗВОЈ ТРАМВАЈСКОГ САОБРАЋАЈА ИЗМЕЂУ ДВА РАТА 1918 ДО 1941 ГОДИНЕ

РАЗВОЈ ПРУГА (ЛИНИЈА)

Завршетком првог светског рата, услед великих оштећења, електрична централа, градска ел. мрежа и трамвајски саобраћај били су у веома тешком стању. Пошто Белгиско анонимно друштво није било у могућности да их поново успостави и побољша, то је, ускоро по ослобођењу, општина града Београда од истог предузећа преузела целокупни трамвајски саобраћај, електричну централу и градску мрежу и ставила их у делокруг комуналних послова.

При преузимању централе и саобраћаја 1919 године — 27 година после његовог оснивања — затечено је и званично утврђено следеће стање трамвајских пруга:

Пруга бр. 1: Калемегдан—Славија са једноставним колосеком од Калемегдана до Позоришта и двоструким колосеком од Позоришта до Славије, па даље Макензијевом улицом опет једноставним колосеком у укупној дужини од 0,8 + 3,2 = 4 км. колосека;

Пруга бр. 2: Електрична централа—Калемегдан—Сава—Славија са једноставним колосеком у укупној дужини од 4,5 км. колосека;

Пруга бр. 3 и 4. Кнежев Споменик—Лондон—Господарска механа—Топчидер са једноставним колосеком у укупној дужина од 5 км. колосека.

Пруга бр. 5. Теразије—Ново гробље са једноставним колосеком у укупној дужини од 2,5 км. колосека;

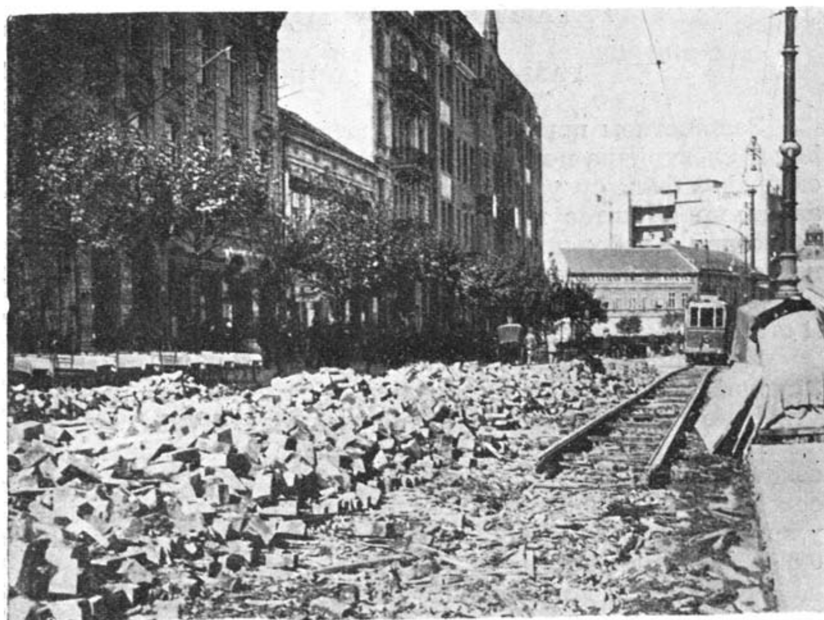
Пруга бр. 6: Теразије—Стари Ђерам, делимично до Гробљанске улице саставни део пруге бр. 5, од које се одваја

засебан крак до Старог Ђерма са једноставним колосеком укупне дужине 0,8 км.

Пруга бр. 7: Коларац—Ташмајдан, са једноставним колосеком у укупној дужини од 1,3 км. колосека;

Пруга бр. 8: Електрична централа—Жагубица са једноставним колосеком у укупној дужини од 2 км. колосека;

Укупна грађевинска дужина трамвајских колосека свих пруга износила је 20,10 км. колосека, рачунајући и колосеке у старим депоима у дужини од 1,5 км. укупно је било 21,6 км. колосека, са 4/5 једноставног и 1/5 двоструког колосека.

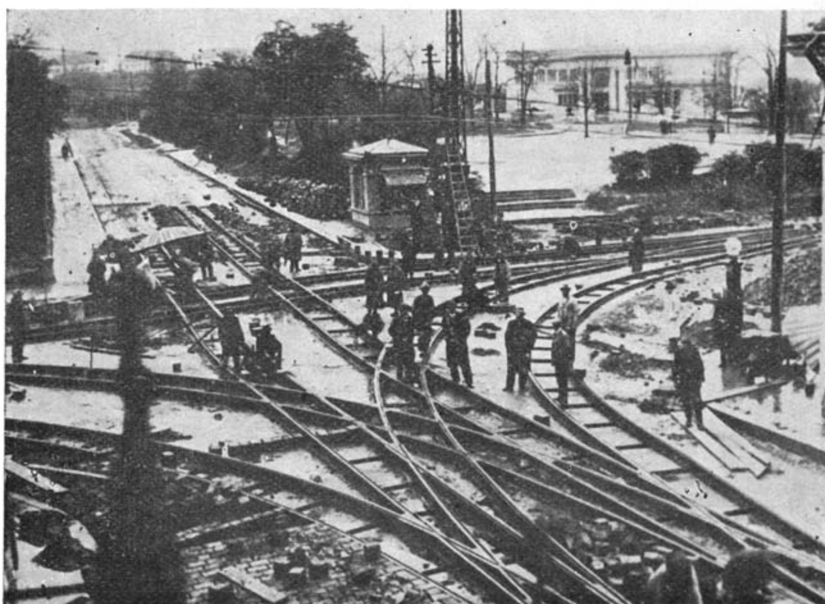


Генерална измена трамвајске пруге на Теразијама 1919 године

На овим трамвајским пругама, од којих су две биле локалне, саобраћало је 1920 године 26 моторних кола и 12 приколица. Све је то преостало још од пре рата и сада је било у стању потпуне дотрајалости. Поједине шине су датирале још из 1892 године, а доњи строј је био потпуно пропао. Због тога се стајало пред задатком, да се изради рекон-

струкција горњег и доњег строја и изврше сви потребни радови и набавке, како би се трамвајски саобраћај омогућио и саобразио потребама новог доба. У томе циљу састављен је и план, који је у три периода извршен до 1932 године.

Одмах по преузимању приступило се замени дотрајалих делова и уређаја, те је само у периоду од 1924 године замењено 6 км. старих и дотрајалих шина. Поред тога је истовремено израђено и 3,9 км. нових пруга. Овај темпо удвостручен је у периоду 1924—1927 када се углавном радило на удвајању



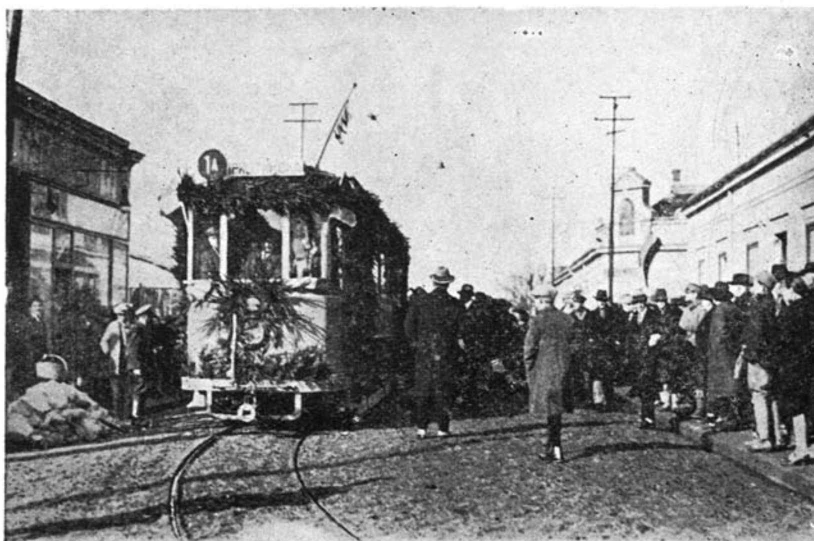
Постављање крста и кривина на Калемегдану 1927 године

постојећих пруга и изради нових у дужини од 12,5 км. До 1932 године закључно обновљена је заостала стара подлога, израђена је код нас први пут бетонска подлога и постављено нових двоструких и једноструких пруга у укупној дужини од 25 км.

Такође је 1932 године — четрдесет година после оснивања, а тридесет од преузимања саобраћаја из руку странаца

— Београд располагао са 14 трамвајских линија са укупно 65,5 км. трамвајске пруге, већином на модерној бетонској подлози, од чега су 2/3 двоструког и 1/3 једноструког колосека. Биле су следеће линије:

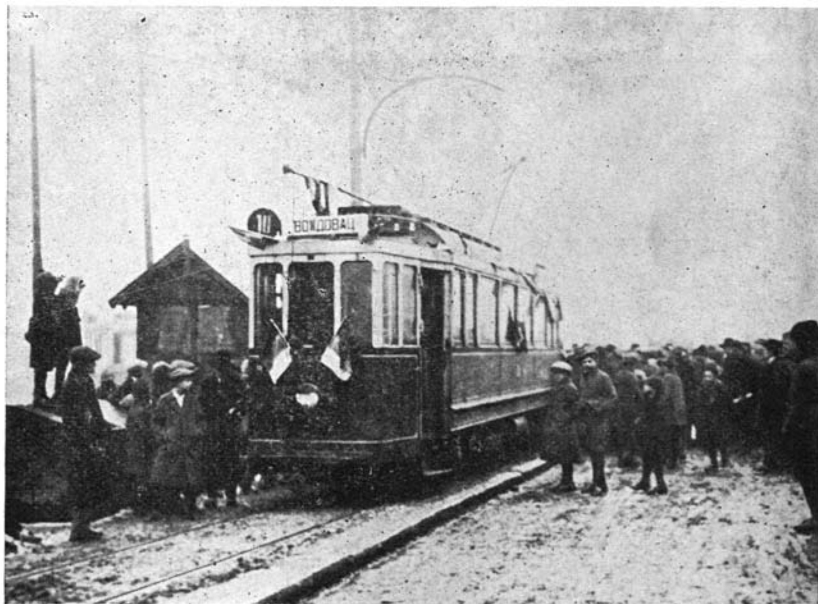
Бр. 1: Калемегдан—Теразије—Савинац;
Бр. 1А: Савинац—Приштинска улица;
Бр. 2: Душанова—Сава—Славија—Душанова;
Бр. 3: Кнежев Споменик—Сењак—Топчидер;



Свечано отварање линије 1-А Савинац—Приштинска улица

Бр. 4: Кнежев Споменик—Сењак—Господарска механа хана;
Бр. 5: Калемегдан—Теразије—Желез. станица—Калемегдан;
Бр. 6: Кнежев Споменик—Теразије—Предграђе Краљ Александрове улице;
Бр. 7: Калемегдан—Коларац—Ново гробље;
Бр. 8: Ушла у састав пруге бр. 2. Њен број је резервисан за пругу Кн. Споменик—Теразије—Ново Гробље;

Бр. 9: Народно Позориште—Кланица;
Бр. 10: Славија—Вождовац—Предграђе Кр. Марије;
Бр. 11: Теразије—Зелени Венац—Пристаниште;
Бр. 12: Кнежев Споменик—Сењак—Дедиње;
Бр. 13: Кнежев Споменик—Господарска механа—Чукарица;



Отварање линије бр. 10 Славија—Вождовац

Као што се из датог прегледа види, у овом периоду изграђен је најглавнији део линија, на којима се и данас одржава саобраћај. У току 1932 године на овим линијама саобраћала су 81 моторна кола са 41 приколицом, при чему је превезено 44,395.376 путника и убрано 61,403.886 динара прихода.

Као један од најважнијих саобраћајних проблема била је веза са Земуном. Чим је приступљено градњи моста преко Саве и изради приступа к њему, приступа се и изградњи трамвајске линије бр. 14 Београд—Земун. Ова линија у ду-

жини од 6,2 км. завршена је и пуштена у саобраћај 5. XI. 1935 године са 6 моторних кола са приколицама. Ова линија израђена је као дупла са крајњим станицама: Нова Народна скупштина у Београду и хотел „Централ" у Земуну.

У периоду до избијања рата 1941 године није предузимана градња нових трамвајских линија, изузев делимичног удвајања колосека у Книћаниновој улици, крађег продужења на линији бр. 6 и повратног круга у Земуну.



Линија бр. 9 Народно позориште—Кланица

РАЗВОЈ ТРАМВАЈСКЕ ЕЛЕКТРИЧНЕ МРЕЖЕ

Од Белгиског анонимног друштва Београдска општина је 1919 године наследила нешто преко 20 км. трамвајске мреже. Стање те мреже у техничком погледу било је лоше и само у крајњој нужди она се могла, и то привремено, употребити за обезбеђење трамвајског саобраћаја у првим данима после рата.

У центру града гвоздени стубови носачи мреже, а изван центра, од најобичнијег чамовог материјала били су дотрајали.

За време окупације 1914—1918 године окупатор је добар део бакарне тролне жице скинуо, заменивши је обичном гвозденом жицом.

Грађевински недостатци мреже, гвоздена тролна жица, као и дотрајалост целог постројења, налагали су хитност извесних радова на оспособљењу мреже за сигуран рад саобраћаја. На првом месту извршена је замена дотрајалих стубова новим, било дрвеним било гвозденим. Постепено је замењена и стара тролна жица новом, бакарном, пресека од 80 мм², у облику осмице. До 1932 године је готово цела мрежа модеризована: уведен је најмодернији затезни и изолацивони материјал, дотрајали дрвени стубови замењени новим, а стара округла тролна жица замењена „осмицом". Почело се са интензивним увођењем осигурања ланчанице и мостова ради више сигурног вешања тролне жице, тако да она не само елестично виси, него је уједно смањењем стреле угиба доведена у готово водораван положај. Ово правилно постављање контактног вода било је један од основа за лако постављање већих саобраћајних брзина у експлоатацији трамваја.

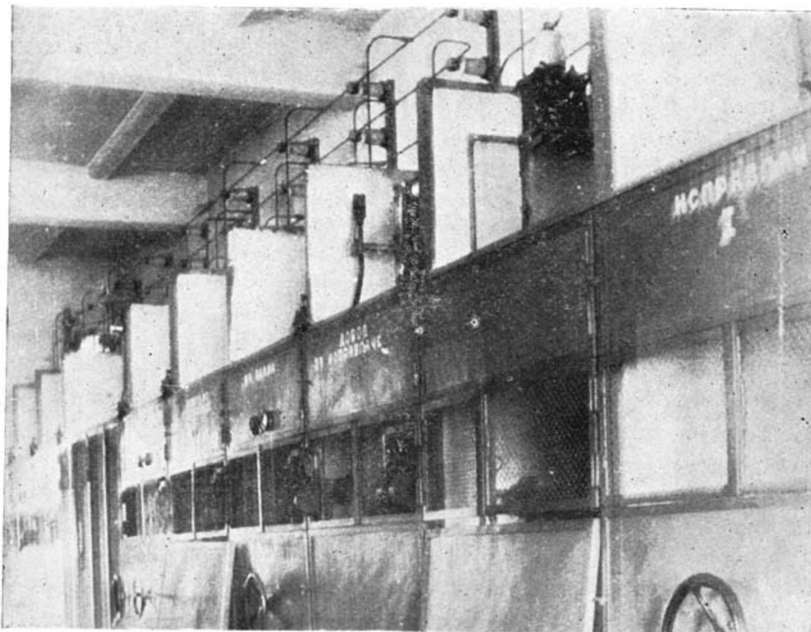
Поред ових радова на обнови и уређењу постојеће мреже, вршене су и изградње контактних водова, паралелно са изградњом нових и продужењем и удвајањем постојећих линија.

Обзиром на велико разграњавање трамвајске мреже и повећање возног парка, постојећи број исправних агрегата показао се недовољан. Зато је паралелно са радовима на проширењу мреже изведено и прво обезбеђење напајања изградњом нове потстанице, зване „Академија" на углу Немањине и Кн. Милошеве улице, са мотор генераторском групом снаге 300 kW одређеној да напаја трамвајске линије за Топчидер. Овоме је уследила и даља изградња исправљачких потстаница и водова за напајање, тако да је 1932 године трамвајску мрежу напајало пет исправљачких станица, од којих су две биле са мотор генераторским групама, а три са исправљачима са живином паром.

I. трамвајска потстаница звана „разводна табла“ у самој централи имала је монтирану нову мотор генераторску групу (са синхроним мотором) снаге 1.000 кW 600 V;

II. исправљачка потстаница „Добро поље“ са два исправљача са живином паром снаге 2 × 650 свега 1.300 кW 600 V;

III. исправљачка потстаница „Москва“ са два исправљача са живином паром, сваки снаге по 400 кW свега 800 кW 600 V;



Разводно постројење монтирано 1931 године

IV исправљачка потстаница „Горњи депо” са два исправљача са живином паром снаге 2 × 650 = 1.300 кW 600 V;

V испраављачка потстаница „Академија” са мотор генераторском групом снаге 300 кW 600 V, која је служила као резерва.

Изградња трамвајске линије Београд—Земун створила је потребу изградње једне исправљачке потстанице у Земуну,

пошто једнострано снабдевање ове линије из потстанице „Москва" није дозвољавало употребу већих кола, нити пак само повећање броја возова. Стога је већ 1937 године монтирана исправљачка потстаница „Земун" у Земуну, снаге 2 × 600 кW 600 V. Станица је била аутоматског типа са могућношћу управљања из места и из даљине, т.ј. потстанице „Москва".

Обзиром на појачани трамвајски саобраћај на пругама за Дедиње, Топчидер и Чукарицу повећана је инсталирана снага у потстаници „Добро поље", која је напајала ове три линији. То је учињено 1940 године, када су у овој потстаници стари исправаљачи замењени новим, снажнијим, те је сада инсталирана снага у њој износила 2 × 400 кW свега 800 кW 600 V.

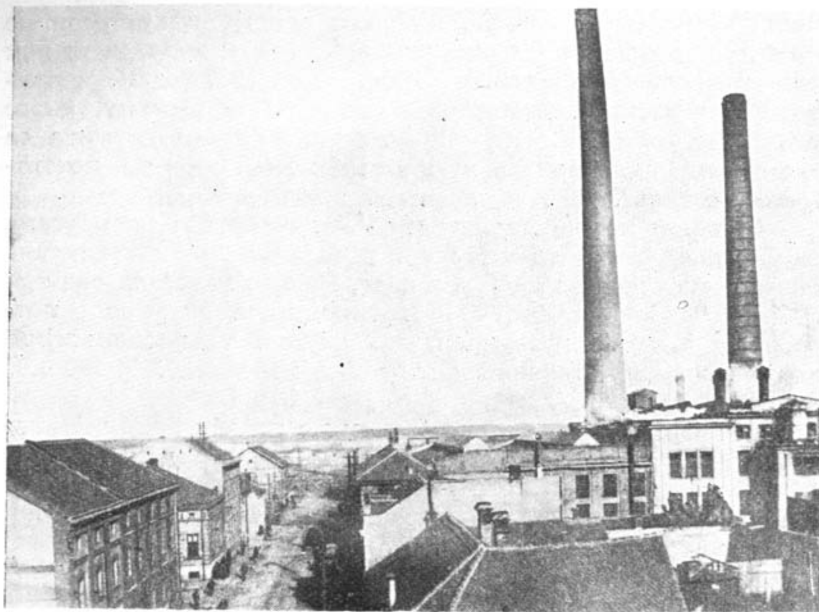
Сличан проблем се поставио и на линији бр. 10. Напајање ове линије из „Москве" или „Горњег депо"-а није задовољавало, те је исте 1940 године саграђена и исправљачка потстаница „Ауто команда" у којој су монтирани стари исправљачи из „Доброг поља" и саобраћај на тај начин добио нову постаницу снаге 2 × 260 свега 520 кW 600 V.

После овога није било више никаквих нових повећања капацитета у исправљачким постројењима. Полагањем потребног броја подземних каблова, потстаница „Москва" је постала централна тачка преко које је вршена већина пребацивања у напајању за случај квара у некој од потстаница или у напојном каблу. На тај је начин учињен још један крупан корак у организацији и сигурности саобраћаја.

ТРАМВАЈИ

Приликом преузимања трамвајског парка од Белгиског анонимног друштва општина је примила у свему 26 моторних кола белгијског типа и 28 летњих и зимских приколица. Ови су трамваји били старе раније описане конструкције. Летње и зимске приколице су биле у ствари преправљени трамваји за коњску вучу.

Сва ова кола гаражирала су у напред наведеном „Горњем депоу", а доцније и у новосаграђеном „Доњем депоу".



Поглед на Електричну централу и ремонтне радионице 1927 год.

Са овим возним парком одржаван је саобраћај све до 1923 године, када је на име репарације набављено 40 трамвајских моторних кола, и то 30 двоосовних фабриката „Сименс“ и 10 четвороосовних фабриката „АЕГ“. Овом набавком су само делимично замењена стара кола на појединим линијама, док су она углавном остала још увек на споредним линијама.

Потребе саобраћаја нису биле овим задовољене, те је 1927/28 набављено путем конкурса још 40 трамвајских кола од којих десет четвороосовних фабриката „ВВС“ и 30 двоосовних: 15 фабриката „Колбен“ и 15 фабриката „Шкода“.

Даља набавка трију четвороосовних кола уследила је 1930 године, такође на рачун репарација од фирме „ВВС“.

У периоду 1930—1937 није било набавке моторних кола и тек почетком 1937 године израђено је у домаћим фабри-

кама у Славонском Броду и Смедеревској Паланци 12 четвороосовних трамвајских моторних кола за које је опрема набављена у иностранству.

Године 1939 закључена је испорука 15 ком. трамвајских кола фабриката „Бреда“ од којих је у току 1940 године испоручено 6 комада, једна су однета за време рата у Немачку као плен, а осталих осам комада испоручено је 1949/50 године.



Моторна кола „Сименс“ са приколицом на линији
Кнежев Споменик—Топчидер (1931 год.)

Поред затечених старих 28 двоосовних приколица године 1923, добивено је на име репарације и 30 двоосовних приколица. Међутим, овај број приколица био је недовољан, те је већ 1927 године закључена израда још 30 комада код домаћих фабрика у Смедереву и Славонском броду — по 15 код сваке и исте су биле испоручене већ 1928 године. По пријему ових модерних приколица приступило се расхо-

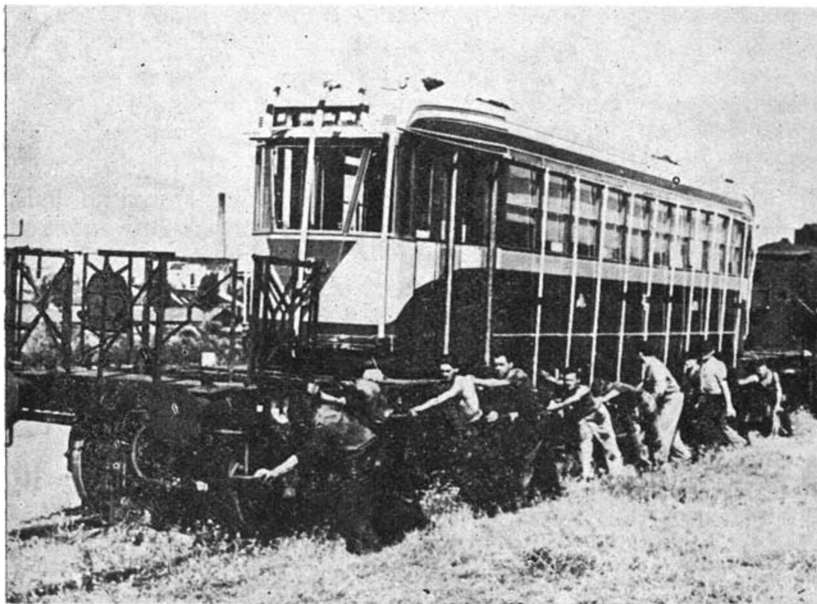
довању застарелих и неупотребљивих, које су пре четрдесет година биле преузете од Белгијанаца.

Исте године купљено је у Немачкој 10 малих двоосовних трамвајских приколица — као половне. Ове приколице, с обзиром на мали размак осовина и велике препусте, нису могле бити употребљаване на главним саобраћајним линијама, те су већ 1936 године расходоване. У међувремену су радиле само на линији бр. 7.

Тако је дакле уочи другог светског рата, тадања Дирекција трамваја и осветлења располагала са 104 моторних трамвајских кола и 60 приколица.

Подаци о експлоатацији трамваја за период од 22 године види се из ове табеле:

Година	Грађевинска дужина свих колосека км	Просечан број кола у саобраћају	Вагон-километри	Укупан број путника	Годишњи приход у динарима
1919			Нема	података	
1920			,,	,,	
1921			,,	,,	
1922			,,	,,	
1923			,,	,,	
1924			,,	,,	
1925			,,	,,	
1926	38,75	61	3,404.121	29,178.497	46,321.701
1927	43,31	68	4,568.576	30,118.714	46,369.743
1928	46,52	85	4,757.904	36,727.022	51,665.226
1929	50,18	89	5,263.427	38,259.275	53,674.267
1930	56,66	120	6,516.997	45,414.267	62,343.947
1931	57,35	128	7,609.804	49,773.677	65,186.564
1932	58,60	122	7,720.246	47,985.731	61,463.886
1933	65,90	120	8,009.128	46,625.469	57,881.150
1934	66,80	119	8,114.080	46,603.491	57,160.085
1935	75,00	120	8,140.840	47,016.917	58,509.979
1936	80,20	126	8,449.857	52,355.311	64,394.669
1937	80,70	138	8,858.518	56,287.599	68,306.519
1938	80,70	139	9,566.723	59,410.949	72,188.519
1939	80,70	132	9,275.300	68,988.354	77,530.755
1940	81,52	118	8,297.466	66,875.493	81,317.572



Истовар првих моторних кола типа „Бреда“

У 1941 години, пред сам рат, трамвајски саобраћај је одржаван на следећим линијама:

Линија бр. 1 — Калемегдан—Савинац у дужини од 3,145 км. са 11 моторних кола и 5 приколица;

„ бр. 1а — Савинац—Приштинска у дужини од 1,185 км. са 2 моторна кола;

„ бр. 2 — Душанова—Славија—Жел. станица—Душанова, дужине 7,917 км. са 14 моторних кола;

„ бр. 3 — Споменик—Топчидер, дужине 6,845 км. са 7 моторних кола и 7 приколица;

„ бр. 6 — Споменик—Александрова, дужине 5,031 км. са 12 моторних кола и 13 приколица;

Линија бр. 6а — Споменик—Војводе Бабунског, дужине 3,131 км. са 6 моторних кола;
„ бр. 10 — Славија—Вождовац, дужине 4,189 км. са 8 моторних кола;
„ бр. 12 — Споменик—Дедиње, дужине 5,909 км. са 8 моторних кола;
„ бр. 13 — Споменик—Чукарица, дужине 5,683 км са 3 моторна кола и 2 приколице;
„ бр. 14 — Београд—Земун, дужине 8,305 км. са 10 моторних кола и 10 приколица.

Просечно је у саобраћају било: 81 моторна кола и 38 приколица.

ОДРЖАВАЊЕ

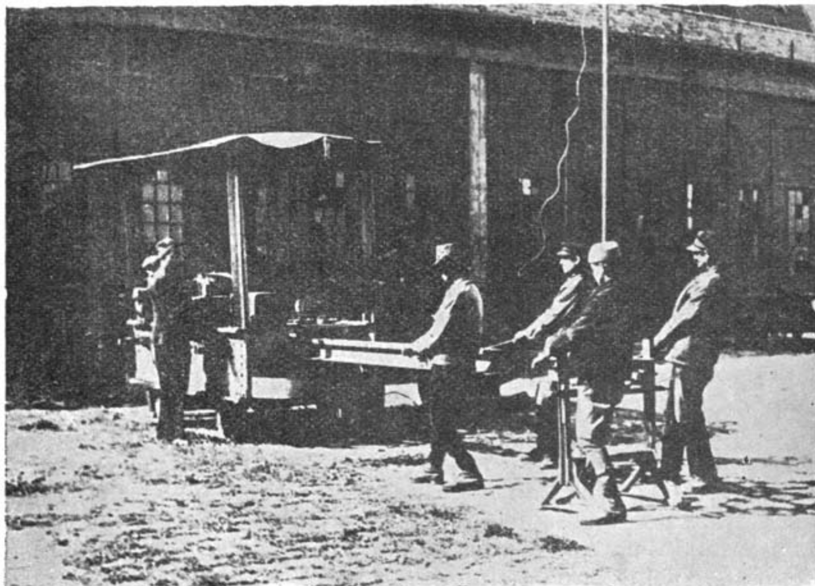
Прве радионице за оправку електричних трамваја налазиле су се у Доњем депоу и запремале су целокупан трећи отвор; одржавање кола, међутим, вршено је у Горњем и Доњем депоу, који су у ту сврху били снабдевени потребним каналима.

Преглед и чишћење кола у почетку су обављани само ноћу, док су периодни прегледи и оправке кола вршени само дању, односно пре подне. По подне су отклањани само мањи кварови и вршене евентуалне хитне интервенције на терену. Према овоме и бројно стање појединих радних смена (екипа) зависило је од времена у коме се радило: ноћна и преподневна биле су бројније од поподневне. У радионицама зависно од годишњег доба, радило се у једнократном или двократном радном времену.

Лоше стање објеката, преузетих од Белгиског анонимног друштва, нагло повећање броја возила, као и велики радови на обнови и проширењу градске саобраћајне мреже, захтевали су повећање не само броја појединих занатлија, запослених на одржавању и оправци постојећих и изградњи нових објеката, већ се и број радионица повећао на петнаест. Од њих је једино стругарска донекле задовољавала услове модерних радионица. У њој су обрађивани само делови за трамваје, парне машине и котловске инсталације електричне централе, а само по неки део за аутобусе. Све машине радилице, у свој радионици, добијале су заједнички погон од

једног електромотора са преносом преко заједничке трансмисије. Стругарска и један део браварске радионице смештене су биле у једном делу трамвајског доњег депоа.

Остале радионице биле су разбацане по трамвајском депоу и разним другим просторијама, без икакве органске међусобне везе, а неке толико биле забачене, да је саобраћање са њима било врло тешко. Столарница у оно доба била



Савијање трамвајских шина

је без иједне машине, смештена у неколико одељења канцеларија. Фарбарница је била у депоу, ограђена даскама, пуна прашине и претрпана старим деловима. Фарбање вагона под таквим условима није могло бити беспрекорно. У њој су тада радили још и сарачи и стаклоресци, ометајући се међусобно у раду. Ковачница је имала само једну заједничку ватру и четири наковња. Радило се ручно. Ковачница је била у једном делу данашње стругарнице. Лимари су радили у одељењу за машинске браваре. Бравари, којих је било

највише, били су у најгорем положају. Они су били растурени по разним одељењима, због чега су трпели послови, а и надзор је био отежан. До алатнице се могло једва доћи. Хигијенске прилике биле су веома рђаве. Грејање није било спроведено, као ни потребна вентилација. Једном речи недостајали су сви услови за добар ефекат рада.

Раније није постојала радионица за генералне оправке трамваја, него су вршене само најнужније и најхитије оправке.

Под таквим околностима радионице нису могле одговорити својим задацима и поред залагања радника. Трамвајска кола слата су делом на оправку у приватне радионице (Сартид — Смедерево).

Године 1928 отпочело се са радом на уређењу радионица; изграђивање радионица је, углавном, извршено у четворогодишњем периоду од 1928—1932 године.

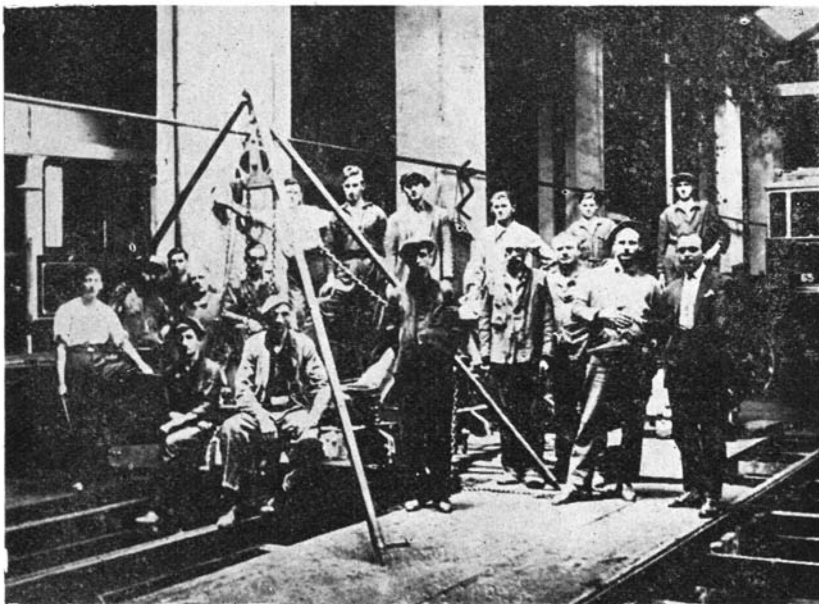
Године 1929 установљена је радионица за генералне оправке трамваја у засебном оделењу, где се почело са систематским оправљањем трамвајских моторних кола типа „Сименс" и „АЕГ". Исте године сазидана је и зграда за машин-браварску радионицу, те су сви машински бравари скупљени на једно место. Лимари су добили своју радионицу; електротехничка радионица је реновирана и патосана. Монтирано је ново разводно постројење за испитивање на високи напон свих оправљених електромотора, динамомашина и трансформатора. Уведено је парно грејање у депоу и већини радионица. Те године довршена је генерална оправка свих трамвајских кола, типа „Сименс" и „АЕГ", која од набавке нису прошла кроз генералну оправку. Нова ковачница са новом инсталацијом за одвод гасова, моторним чекићима и одвојеним ковачким местима сазидана је 1930 године на новом терену. Стругарница је проширена и модеризована избацивањем трансмисије и увођењем одвојеног погона за сваку машину радилицу. Алатница је смештена у средину свих радионица и снабдевена машинама за оправку и израду алата. Столарница је механизована машинама за обраду дрвета, набављеним на рачун репарација, и уграђена је инсталација за извлачење шушки и дрвне прашине. Услед повећања обима столарских радова

образовано је ново одељење столарнице са ручном обрадом дрвета.

За смештај трамваја израђен је нови привремени депо са дрвеним кровом у кругу предузећа. Стари дрвени депо је порушен и тиме отворена улица Високог Стевана за јавни саобраћај.

У току 1931 године завршена је нова ливница и пуштена у рад.

Ово је све утицало на побољшање рада и снижење трошкова одржавања.



Група радника трамвајског депоа у 1935 год.

Са 1931 годином се, углавном, завршава новоградња радионица. У периоду од 1931 до 1941 године изграђено је само неколико мањих објеката у кругу Дирекције трамваја, али је зато настављено усавршавање процеса производње, постављањем дизалица у стругарској и ковачкој радионици, набавком машина за испитивање опруга, казаном за импре-

гнирање анкера, уређајем за испитивање ваздушних кочница на трамвајима, увођењем вентилације у одељењима стругарнице и столарнице и израдом других мањих помоћних уређаја, који су олакшавали и убрзавали рад.

Већи објекти нису грађени, иако је за истима било потреба, нарочито у гаражном простору.

Током 1939/40 године израђен је комплетни пројекат нових централних радионица са једним прихватним депо-ом и истовремено резервисан простор за грађење на Пиониру, где се сада налази Отсек за чистоћу града. Рад у централној радионици био је постављен на модерну основу. Дизање кола би се обављало пнеуматским дизалицама у 18 боксова; за оправке доњег строја одређено је засебно оделење. Транспорт трамваја предвиђен је био преносницом, која је била у средини радионица. Фарбарница је била пројектована са уређајем за форсирано сушење. Магацин резервних делова предвиђен је био у сутерену радионица на површини од 2.500 м².

У прихватном депоу рад на прегледима обављао би се по ланчаном систему са 6 радних места. Предвиђен је био уређај за механичко подмазивање трамваја и елеватор за пуњење пескаоница. Прање трамваја било је предвиђено уређајем са млазницама, а брисање вагона механичким четкама.

За олакшан рад у периоду хладних дана матичњаци шина били су у унутрашњости гаражног депоа, који је имао само по једна улазна и излазна врата. Избијање рата 1941 године омело је изградњу по овом пројекту.

АУТОБУСКИ САОБРАЋАЈ

Нагли пораст становништва на периферији града и у предграђима, изазивао је из дана у дан потребу за проширењем или допуном трамвајског саобраћаја на тадашњим линијама, услед чега се године 1925 приступило првим покушајима успостављања аутобуског саобраћаја у Београду. Те године бивша управа трамваја и осветлења узима у експлоатацију аутобуску линију Славија—Авала, пуштајући у саобраћај најпре један, а затим два аутобуса. То уствари претставља почетак аутобуског саобраћаја у Београду, и ова линија служила је у циљу испитивања могућности таквог

саобраћаја у Београду, па је изведена без нарочитог плана експлоатације и без строго утврђеног реда вожње. Карактер ове линије био је више излетнички. Добивени резултати нису задовољавали, те је саобраћај ускоро био обустављен.

На овако негативан резултат утицало је више елемената, као што су: стара конструкција аутобуса са пуним гумама, добивених на рачун репарација; лоши путеви по којима су се ови тешки аутобуси са галеријом на крову кретали споро и несигурно, а при свакој бржој вожњи догађала су се претурања. Сем овога покушаја успостављања саобраћаја за Авалу, била је истовремено уведена и повремена употреба ових аутобуса за разне спортске приредбе, повезивањем спортских игралишта са центром града. Сем тога у самом граду чињен је покушај за успостављање редовног аутобуског саобраћаја на овим линијама:

Кнежев Споменик—Теразије—Смедеревски ђерам;

Радничка улица—Позориште—Теразије—Пристаниште.



Један од првих аутобуса на линији Славија—Авала 1925 год.

Нерентабилност експлоатације аутобуса у то време била је појачана рђавим стањем старе београдске калдрме, преко које се врло неугодно возило са пуним гумама и са тешким гломазним аутобусима НАГ, којих је било око десет, а добивени су на име репарације у току 1923/24 године.

Редован аутобуски саобраћај у самом граду са модернијим аутобусима на пнеуматским гумама отпочело је приватно предзеће пред крај 1927 године на линији Калемегдан—Савинац, а нешто доцније и на линији Теразије—Дедиње.

Међутим, половином 1928 године, Управа трамваја и осветлења откупила је од овог приватног предузећа три аутобуса марке „Ланча" и два аутобуса марке „Мерцедес Бенц", а нешто доцније и три аутобуса „Рено". У међувремену од старих аутобуса НАГ оправљена су два аутобуса и на њима пуне гуме замењене пнеуматским, тако да се у 1928 години располагало са десет аутобуса.

Са овим аутобуским парком обављан је градски аутобуски саобраћај у периоду од 1928 до 1936 године.

Услед тадашњих економских прилика развиће аутобуског саобраћаја је споро напредовало, и ако су потребе захтевале да се он развија, јер трамвајски саобраћај у то време није повезивао поједина нова предграђа са центром града.

Како се временски развијао аутобуски саобраћај, види се из ниже изнетог:

Године 1928 отворена је линија Калемегдан—Савинац, која је доцније продужена до Котеж-Неимара са 2 до 3 аутобуса. Исте године отворена је линија Господарска механа—Чукарица, која је 1932 године укинута пуштањем трамваја у саобраћај.

Године 1931 отворена је линија Кнежев Споменик—Дедиње са једним аутобусом.

Маја месеца 1932 године отворена је линија Славија—Душановац са једним аутобусом.

Исте године јуна месеца пуштена је у саобраћај линија Теразије—Пашино Брдо са једним аутобусом.

Новембра месеца 1932 године отворена је линија Смедеревски друм—Цветкова механа—Приштинска улица са једним аутобусом, која је услед недостатка возила и нерентабилности укинута.

Упоредо са градском експлоатацијом аутобуског саобраћаја развијао се и приватни аутобуски саобраћај на истим или другим линијама.

Приватно аутобуско предузеће у периоду 1928 до 1933 године обављало је аутобуски саобраћај у Београду, и то:

На линији Калемегдан—Котеж Неимар, напоредо са градским саобраћајем, са четири аутобуса;

На линији Кнежев Споменик—Дедиње са једним аутобусом;

На линији Теразије—Чукарица са 2 аутобуса, и

На линији Славија—Авала са једним аутобусом.

У то време вођена је опширна дебата о томе коме ће се доделити експлоатација аутобуског саобраћаја, јер је упоредна експлоатација наносила штете како Дирекцији трамваја и осветлења, тако и приватном предузећу.

Већ тада био је потпуно рашчишћен појам о томе, да је аутобуски саобраћај неопходан као допуна трамвајском саобраћају, а нарочито се његова погодност наметала због топографије града, регулационог плана и добре особине аутобуског саобраћаја да се лако саобрази стварним потребама и могућностима градског саобраћаја.

Као што је напред напоменуто, аутобуски саобраћај обављан је са аутобусима старог типа, које је тадашња Управа трамваја и осветлења откупила од приватника као половне. Аутобуси су били са погоном на бензин, па је и поред свега тога аутобуски саобраћај био рентабилан, што се може видети из следећих података:

1929 године 8 аутобуса су остварила чист приход од 564.940.— динара;

1930 године овај чист приход износио је 239.141.— динар, а

1932 године спао је на 217.248.— динара јер су оправке већ дотрајалих аутобуса расле из године у годину.

Године 1936 настаје осетно побољшање, јер се повећавају могућности аутобуског саобраћаја набавком 8 аутобуских шасија са економичним Дизел моторима, и то: 3 шасије марке „Мерцедес Бенц“ и 5 шасија марке „МАН“. Каросесије за ове шасије биле су дрвене конструкције и израђене су по нацртима Дирекције трамваја за 3 шасије „Мерцедес

Бенц" у самим радионицама Дирекције трамваја, а за 5 шасија МАН код фирме Матија Рајх у Новом Саду. Увођењем ових аутобуса са Дизел моторима, који троше плинско уље (нафту), као и много већи капацитет аутобуса (око 50 путника), свели су трошкове експлоатације на нормалну меру, тако да се аутобуски саобраћај по својој рентабилности осетно приближио трамвајском саобраћају.

Колико су трошкови одржавања смањени увођењем аутобуса на нафту, види се из чињенице да су се трошкови смањили од 4 на 1 динар по колском километру.

Набавка нових аутобуса омогућила је отварање нових аутобуских линија, и то:

18 маја 1936 године отворене су линије: Главна железничка станица—Теразије—Жел. станица—Дунав и Теразије—Чукарица—Баново Брдо, а 28 јуна и трећа аутобуска линија Славија—Ауто команда—Дедиње.

Поред овога исте 1936 године експлоатисана је привремена сезонска линија: Душановац—Шест топола за време купалиште сезоне.

Као што се из горњега види тадашња Дирекција трамваја и осветлења набавком нових аутобуса приступила је првенствено повезивању удаљених предграђа са центром града, за којим се осећала прека потреба, остављајући приватном аутобуском предузећу да обавља аутобуски собраћај у само мграду, и да тиме конкурише трамвајском саобраћају.

У 1938 години градски аутобуски саобраћај обављан је са прочесно 10—12 аутобуса дневно на следећим линијама:

Славија—Душановац—Пашино Брдо у дужини 2,8 км
Теразије—Земун—Нови Град у дужини 8,9 км
Пошта Земун—Аеродром у дужини 3,6 км
Теразије—Чукарица—Баново Брдо у дужини 5,8 км
Славија—Ауто команда—Дедиње у дужини 3,4 км
Жел. станица Београд—Теразије—Жел. станица Дунав у дужини 2,9 км.

Поред овога, приватно аутобуско предузеће Љубише Перишића експлоатише следеће линије:

Калемегдан—Котеж Неимар у дужини 3,8 км
Кнежев Споменик—Дедиње у дужини 6,5 км
Славија—Авала у дужини 18,0 км
Народно Позориште—Панчево у дужини 16,5 км.

На основу стечених искустава са овом првом партијом економичних аутобуса, као и услед све веће и веће потребе за градским аутобуским саобраћајем, који треба да повеже удаљена предграђа Београда, као и Земуна са Бежанијом, Коњичком школом и Земун—Новим Градом, — године 1938/39 набављено је десет шасија аутобуса марке „Мерцедес Бенц", а десет шасија аутобуса марке „Фиат", као и две аутобуске шасије излетничког типа.

Каросије за ове аутобусе израђене су у лакој челичној конструкцији у радионицама Аутомонтаже у Љубљани, а према нацртима и захтевима саме Дирекције трамваја, проистеклих из стечених искустава у градском саобраћају Београда. До краја 1938 године Аутомонтажа је испоручила 8 аутобуса за градски саобраћај и два излетничка аутобуса, те су одмах њима замењени први нерентабилни аутобуси са погоном на бензин.

Са даљом испоруком ових аутобуса приступило се укидању локалних линија у Земуну и земунска предграђа су преко Земуна везана директним линијама за Београд.

Преоптерећеност трамвајског саобраћаја услед недостатка довољног броја трамваја, чија набавка захтева велике инвестиције и немогућност брзе изградње трамвајских пруга диктирале су већ тада увођење аутобуских линија у самом граду.

Потреба за бољим повезивањем реона око Карабурме и Пашиног Брда, као и почетак уклањања крутог трамвајског саобраћаја из ужег центра града, условила су потребу даљег проширења аутобуског саобраћаја и даљу набавку нових аутобуса.

Године 1939/40 извршена је даља набавка аутобуса и аутобуских шасија, и то:

10 комада комплетних градских аутобуса марке „МАН" са челичном каросеријом;

2 комада комплетних градских аутобуса марке „Миес" са челичном каросеријом, капацитета 80 путника;

3 комада комплетних излетничких аутобуса марке „Саурер" са челичном каросеријом.

Набавци ових комплетних аутобуса морало се приступити да би се што пре задовољиле потребе аутобуског саобраћаја.

Сем овога набављене су истовремено и 42 аутобуске шасије, и то:

20 аутобуских шасија марке МАН
20 аутобуских шасија марке Магирус
2 аутобиске шасије марке Саурер

Челичне каросерије са 60 места за ове шасије израђене су домаћим радионицама, и то:

За 20 шасија Магирус у радионици Ауто монтажа у Љубљани.

За 20 шасија МАН у фабрици Јасеница у Смедеревској Паланци, и

За 2 шасије Саурер у радионици Власте Петровића у Београду.

После неуспелог покушаја са увођењем тролејбуског саобраћаја на место трамвајске линије бр. 9, са набављеним аутобусима приступило се увођењу кружне линије бр. 27 ,,Кнежев Споменик—Кланица—Ново Гробље—Палилулска пијаца—Битољска улица—Кнежев Споменик и обратно", чиме су укинуте трамвајске линије бр. 7, 7а и 9.

Пред сам рат 1941 године градски аутобуски саобраћај је обављан на следећим линијама:

Бр. 22 — Славија—Пашино Брдо у дужини 2,8 км. са 5 аутобуса;
Бр. 23 — Топчидер—Раковица у дужини 4,8 км. са 1 аутобусом;
Бр. 25 — Жел. станица Београд—Жел. станица Дунав у дужини 2,9 км са 2 аутобуса;
Бр. 26 — Теразије—Пашино Брдо у дужини 4,4 км. са 6 аутобуса;
Бр. 27 — Кружна линија Споменик—Ново гробље у дужини 6,7 км. са 12 аутобуса;
Бр. 28 — Споменик—Градска болница у дужини 4,9 км. 2 аутобуса;
Бр. 30 — Славија—Бањица у дужини 4,9 км. са 1 аутобусом;
Бр. 31 — Славија—Дедиње у дужини 3,4 км. са 2 аутобуса;
Бр. 33 — Теразије—Баново Брдо у дужини 5,8 км. са 4 аутобуса;
Бр. 34 — Београд—Земун—Францстал у дужини 8,9 км. са 4 аутобуса;

Бр. 35 — Земун—Аеродром у дужини 3,6 км. са 2 аутобуса;

Бр. 36 — Земун—Батајнички пут у дужини 3,8 км. са 1 аутобусом; укупно 42 аутобуса.

Сем овога по један аутобус додаван је линијама бр. 22, 26, 31 и 33 у часовима највећег оптерећења.

У то време Дирекција трамваја и осветлења располагала је са 87 аутобуса од којих је 30 било из првих набавки возила.

До избијања рата 1941 године питање двојне експлоатације аутобуског саобраћаја није било решено, услед чега је приватно предузеће Љубише Перовића и даље обављало аутобуски саобраћај у Београду на следећим линијама:

Калемегдан—Котеж Неимар,

Кнежев Споменик—Дедиње,

Славија—Авала, и

Народно позориште—Панчево.

Четрнајестогодишњи рад у експлоатацији аутобуса прегледно се види из ниже табеле:

Година	Дужина аутобуских линија у км	Просечан број аутобуса у саобраћају	Укупан број превезених путника	Кола километара	Укупан приход бруто динара
1925		Нема података			
1926		Није било аутобуског саобраћаја			
1927 од маја	36	3	620.579		1,605.817
1928	51	3	1,002.440	139,502	2,840.774
1929	51	3	814.392	217.996	2,455.692
1930	57	4	824.052	216.359	2,152.094
1931	12,2	4	1,212.950	335.462	2,766.078
1932	22	5	1,173.587	341.570	2,686.591
1933	17,8	5	1,031.850	307.806	2,390.929
1934	17,8	5	933.607	274.940	2,117.279
1935	12,5	6	1,641.051	274.942	4,070.024
1936	23,6	8	2,054.115	613.805	4,302.700
1937	24,5	8	2,561.521	748.861	5,044.483
1938	27,4	12	3,200.000	800.000	6,000.000
1939	41,0	17	7,479.472	1,360.220	12,424.576
1940	56,5	45	17,207.562	2,478.322	26,885.935

ГАРАЖИРАЊЕ, ОДРЖАВАЊЕ И ОПРАВКА АУТОБУСА

Прве радионице за оправку аутобуса 1928/29 биле су смештене у коњским шталама Горњег депо-а. Тек 1929 године радионице за оправку аутобуса пресељене су у Доњи депо, где су заузимале први трамвајски колосек. У овом простору радионице су биле све до 1931 године, када су премештене у модерно изграђену ауто радионицу у кругу Дирекције трамваја.

О оправкама у овим привременим и неподесним радионицама не може се много говорити; ту су вршене само најпотребније мање поправке све до 1929 године, када се приступило генералним поправкама аутобуса. Али рад у неподесном трамвајском депо-у, заједно са оправкама трамваја и примитивним алатом, отежавао је и временски отезао ове оправке.

Преласком у нове просторије 1931 год. и набавком потребног помоћног алата у току 1931/32 год., рад на генералним оправкама одвијао се нормалним темпом и са потребном стручношћу.

Нова зграда ауто радионице са каналима и одвојеним гезгама за поправку мотора и трапова омогућила је да се број генералних и главних оправки са периодним и повременим прегледима повећа у 1932 години на 27 кола. Повећање броја аутобуса током периода од 1936 до 1941 године захтевало је већи обим рада, сразмерно величини аутобуског саобраћаја, те је у овом периоду изграђено одвојено оделење за каросерије. Међутим, недовољан капацитет радионица осећао се из године у годину све јаче, па се као неопходно наметало питање осетног проширења просторија, како за оправке, тако и за одржавање. Још теже је било питање гаражирања и смештаја аутобуса, за које није било никаквих нарочитих просторија, већ су у извесној мери коришћене просторије трамвајског депо-а док је број аутобуса био мањи. Када се број аутобуса повећао новом набавком гаражирање је било под ведрим небом.

Овакво стање приморало је Дирекцију трамваја да овоме проблему посвети пуну пажњу. Током 1939 године израђен је пројекат модерне гараже са две бетонске хале, дужине 85 м. и свака по 36 м. ширине, за смештај 120—150 аутобуса. Оделење за сервис, прање и чишћење димензија

72 $\times$ 28 м. са 12 канала, предвиђено је било на челу обе гаражне хале. Године 1940 почела је изградња ове гараже и до почетка рата за ову зграду били су изграђени темељи до површине терена. Да би се у међувремену, до завршетка ове гараже, могао обезбедити смештај аутобуса под кров, у кругу Дирекције израђена је зграда са 3 отвора по 12 м. радионичног типа. Ова зграда дужине 60 м. примала је привремено око 50 аутобуса, те је тако бар половина аутобуса смештена под кров. Зграда је израђена са тестерастим кровом, јер је ту требало уселити радионице, када се аутобуси пребаце у нову гаражу на Пиониру.

На истом терену Пионира, поред започете гараже, обезбеђено је било место за израду модерне централне радионице за оправку аутобуса.

Међутим, рат 1941 године осујетио је овај пројекат.

ПЕРИОД ОКУПАЦИЈЕ ОД 1941 ДО 1944 ГОДИНЕ

ТРАМВАЈСКИ САОБРАЋАЈ

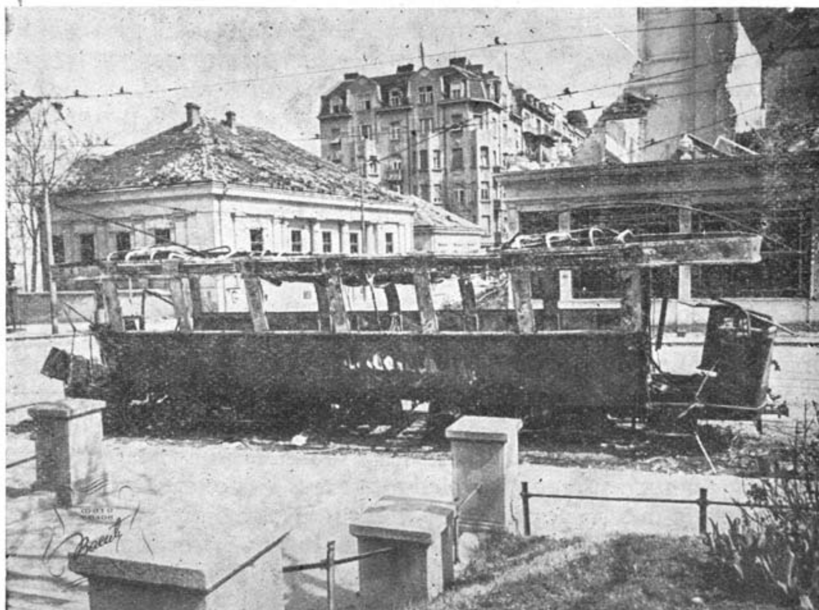
Изненадно избијање рата на дан 6 априла 1941 године затекло је велики број трамваја у депоима, услед оскудице у возноме особљу, а нарочито у кочничарима-возарима, који су претходних дана у великом броју били позвани на вежбу. Зато је бомбардовањем Београда од стране немачке авијације разорним и запаљивим бомбама 6 и 7 априла уништено у пожару 38 моторних трамвајских кола и 36 приколица од укупно 104 моторних трамвајских кола и 60 приколица.



Бомбардовање Београда 1941 год. нанело је огромне штете нашем возном парку, депоу и радионицама

Поред овога, уништењем моста за Земун остало је на оној страни заробљено 7 трамвајских моторних кола, тако да је у поседу Дирекције трамваја било, одмах по окупацији, 59 трамвајских моторних кола и 24 приколице.

Истих дана уништено је 1.461 м. трамвајског колосека, једна скретница и два крста од укупно 79.891 м. колосека, 209 скретница и 46 крстова.



Уништена трамвајска кола код Калемегдана 1941 год.

Под притиском немачке окупаторске силе током 1941 године извршене су поправке на трамвајским пругама и успостављен трамвајски саобраћај у прво време само на линији бр. 1 од Споменика до Славије са 5 моторних кола и 5 приколица. Посао на поправкама пруга вршен је у непрекидним сменама, даноноћно, под стражом немачких војника и под претњом немачког војно-техничког инжењера, који је са упереним револвером руководио обновом трамвајских линија.

Па ипак, обнављање свих трамвајских линија није предузимано под изговором, да најпре треба обавити велике земљане радове на поправци водовода и каналиазције; када је овај изговор отпао, морало се приступити поправци и осталих пруга и успостављању саобраћаја и на другим пругама. Тако је током 1941 године успостављен саобраћај:

На целој линији бр. 1 са 5 моторних кола и 5 приколица;

На линији бр. 3 — Споменик—Топчидер са 7 моторних кола и 7 приколица;

На линији бр. 6 — Споменик—Александрова улица са 13 моторних кола и 10 приколица;

На линији бр. 10 — Славија—Вождовац са 5 моторних кола;

На линији бр. 12 — Сењак—Дедиње са 3 моторна кола;

На линији бр. 13а — Господарска механа—Чукарица са 2 моторна кола.

Следеће 1942 године, услед дотрајалости кола и недостатка делова, и поред јаког притиска немачких власти, број расположивих трамваја за саобраћај спао је на 38 кола. Опадање броја трамваја за обављање саобраћаја наставило се у 1943 години, тако да су у крајем 1943 године било у саобраћају само 21 моторна кола и 13 приколица.

Последње године окупације, 1944, стање трамвајског парка се нешто поправило испоруком контролера од фирме „Сименс", тако да су англо америчка бомбардовања Београда у 1944 години затекла у саобраћају 35 моторних кола и 22 приколице, а саобраћај је обављен на линијама бр. 1, 3, 6, 10, 12 и 13.

Под притиском окупаторских и локалних власти, у фабрикама „Јасеница" у Смедеревској Паланци, као и у Крушевцу, од кола уништених и изгорелих у бомбардовању 1941 године, поправљено је најпре 4 а затим 18 приколица и 24 трамвајских моторних кола.

Али сва ова настојања локалних власти нису користили саобраћају, јер, сем поправљених приколица, остала моторна кола су била без електричног уређаја и каблова. Пребацивање мотора и електричне инсталације из старих дотрајалих кола у ново поправљена одвијало се врло споро услед прикривеног отпора особља и дела управног апарата,

и ако су локалне власти обећавале и велике премије за обављени посао.

На одржавању и оправкама трамваја током целе окупације радило се само онолико, колико да се не дође у личну и колективну одговорност.

Уколико се у току 1944 године приближавао дан ослобођења Београда, у толико се из недеље у недељу смањивао број исправних кола за саобраћај, тако да је непосредно пред ослобођење било способно за саобраћај 15 трамвајских кола и 8 приколица, а саобраћај је одржаван нередовно, само на линијама 6 и 10 и то са 12 моторних кола.

У уличним борбама које су вођене приликом ослобођења Београда од 15 до 20 октобра 1944 године гранатом је разнета платформа једних моторних кола и пушчаним мецима полупани прозори на трамвајима.

На дан 15 октобра 1944 године наше ослободилачке снаге у заједници са руском војском заузеле су периферне делове Београда до Ауто команде, Каленићеве пијаце и Новог Гробља, и почеле продирати даље у град.

Већ 18 октобра 1944 године, два дана пре дефинитивног ослобођења Београда, особље трамвајског депоа отпочело је рад на поправкама трамваја у Горњем депоу у привременим радионицама на скверу код Новог Гробља и изнад Цветкове механе.

Оспособљавање трамвајских кола за саобраћај одвајало се ових дана брзо и са пуно воље, тако да се већ 1-III-1945 године располагало са 33 трамв. моторна кола и 4 приколице, а саобраћај је обављан на трамвајским линијама бр. 1, 2 (деоница Ел. централа-жел. станица), 6 и 10 са 21 трамв. моторним колима.

РАДИОНИЦЕ

Бомбардовање Београда у дане 6 и 7 априла 1941 године уништило је запаљивим и разорним бомбама потпуно оба трамвајска депоа у кругу Дирекције трамваја и све радионице, изузев ливнице и ауто радионице, које су делимично оштећене и Горњег депоа, који је једним делом порушен.

Пожаром уништена кровна конструкција и ватра нанеле су велику штету машинама алатљикама и помоћном алату, док су шаблони и ливачки модели потпуно уништени и изгорели.

Непосредно после бомбардовања Дирекција трамваја и осветлења располагала је само са два исправна дребанка, две бор машине, једним швајс апаратом и једним стоним дребанком, поред неког другог ситног алата и лимарских ручних машина.

Рашчишћавање и поправка машина комплетним расклапањем трајала је скоро кроз целу 1941 годину. За то време је на старим зидовима изгорелих радионица и доњег депоа израђена нова дрвена конструкција крова.

Рад ових радионица после дефинитивне обнове, па све до почетка англо америчког бомбардовања у 1944 години, сводио се на израду резервних делова за трамваје, аутобусе и камионе. Услед прикривеног отпора посао се одвијао споро, но нико за то од надлежних није правио питање. Требало је тек толико радити да би се видело како се нешто ради и да су те радионице, а нарочито људство тих радионица, потребни за одржавање трамвајског саобраћаја.

Међутим, од првог англо-америчког бомбардовања Београда у дане 16 и 18 априла 1944 године рад у овим радионицама је потпуно парализан. Свакодневне узбуне услед прелетања америчких ескадрила за Бугарску, Румунију и Аустрију свели су практично рад ових радионица на 1—3 часа дневно и поред свих претњи локалних власти да се мора остати крај машина у случају узбуне. На дати знак узбуне, који је свакодневно уследио око 8 часова ујутру, радници и службеници су бежали. Није помогла ни изградња великог склоништа у бившим пепељарама старе електричне централе. Радници су почињали са послом у 6 часова ујутру, али су се већ око 7 часова питали „Шта каже врабац", како су звали сигнал немачке обавештајне радио гониометриске станице, и када би чули, у то време, тако познато „Ахтунг, ахтунг", затварали би алат у фијоке и најкраћим путем избијали на празне просторе иза Новог Гробља или Цветкове механе.

Да би се у оваквој ситуацији избегла одговорност пред локалним властима које су захтевале перманентни рад ра-

дионица, тадашње руководство је завело двократно радно време, а најзад и само рад по подне, јер су узбуне по подне ретко бивале. Тако је рађено неколико месеци, а када је узбунама почео бивати ометан и поподневни рад, извршено је премештање свих оних радионица, чији се рад није одвијао на машинама алатљикама, у просторије основне школе у Давидовићевој улици изнад Цветкове механе. Тако су тамо биле пребачене: браварница, столарница, лимарница и све остале помоћне радионице, изузев стругарнице, која је и даље остала у кругу Дирекције трамваја.

Одржавање возила, поправке и дизања вршена су на просторијама код Новог гробља, изнад Цветкове механе, на Вождовцу и на Чукарици.

Последњих недеља пред ослобођење, када су почели да дејствују наши апарати за узнемиравање, рад у овим радионицама је практично био сасвим престао. Људство се сакупљало у основној школи изнад Цветкове механе, уписивало се у спискове за радове, који су се обављали за немачку војну силу и нису ни силазили до радионица.

У предузећу су тада били све време само чувари, дежурни и директор предузећа, пазећи да се не догађају крађе.

Тако је ослобођење на дан 19 октобра затекло у кругу Дирекције само неколицину људи, који су имали задатак да чувају предузеће.

ЕЛЕКТРИЧНА ТРАМВАЈСКА МРЕЖА

Бомбардовањем у дане 6 и 7 априла 1941 године уништено је 22..000 м. ел. трамвајске мреже од укупно 80.000 м., којим је располагала Дирекција трамваја непосредно пред рат.

Упоредо са оспособљавањем трамвајских пруга и пуштањем у саобраћај на појединим трамвајским линијама извршене су и поправке на ваздушној електричној трамвајској мрежи. Тако је у времену од 6 априла 1941 године до 16 априла 1944 године изграђено 12.000 м. трамвајске мреже, већином настављањем и премештањем са других линија, које су биле ван саобраћаја.

Англо-америчко бомбардовање у 1944 г. уништило је нових 22.000 м., тако да је пред ослобођење било исправно само 48.000 м. мреже.

Уличне борбе приликом ослобођења Београда уништиле су даљих 46.000 м., тако да је ослобођење затекло само 2.000 м. исправне трамвајске мреже.

Одмах по ослобођењу извршено је прикупљање расположиве тролне жице и до 1-III-1945 године изграђено је нових 26.000 м. трамвајске мреже.

АУТОБУСКИ САОБРАЋАЈ

У циљу припрема за случај рата било је предвиђено да се сви аутобуси Дирекције трамваја у случају рата употребе за евакуацију деце и немоћних из Београда.

Почетак рата 1941 године затекао је један већи део аутобуса у кругу Дирекције. Услед лаке покретљивости многи аутобуси су током 6 априла између два налета авиона уклоњени из круга, тако да је у пожару страдало само 10 аутобуса од 87, којима је у то време располагала Дирекција трамваја.

Брзо одигравање судбоносних догађаја после 6 априла 1941 године, бежање у правцу мора и капитулација учинили су да су аутобуси, употребљени за евакуацију, остали расути и напуштени по целој Југославији, од којих су три стигла у повлачењу до Црне Горе.

33 аутобуса, који су се налазили у ближој и даљој околини Београда довучени су у демолираном стању и без многих делова, остале је запленио окупатор.

Тако је после бомбардовања Дирекција практично имала само два исправна аутобуса, али аутобуски саобраћај у току окупације није обнављан.

Према наређењу локалних власти један исправан аутобус је додељен био Градској болници, а други заштити деце.

Током окупације било је покушаја да се са два аутобуса веже трамвај бр. 3 од Војне академије до Теразија и у ту сврху оспособљена су од демолираних кола два аутобуса, али су немачке власти оба ова аутобуса реквирирали за своје потребе. После оваквог исхода, ниједан аутобус није довршен, и ако се на њиховим оправкама радило у том вре-

мену. Од две аутобуске шасије направљена су два камиона, али су и они одузети, и то један за Дирис, за пренос намирница, а један за рудник „Млава“.

Оваква ситуација је учинила да је људство аутoрадионице вршило оправке само до завршних радова.

У времену од англо-америчког бомбардовања Београда 16-IV-1944 године, па до пред ослобођење Дирекције трамваја званично није располагала ни са једним исправним аутобусом, и ако је у кругу имала један аутобус приправан за евакуацију у случају изненадне узбуне.

Ослобођење Београда 20 октобра 1944 године затекло је у Дирекцији трамваја 33 аутобуса већином тешко оштећених и без делова и од њих само неколико су били у завршним радовима у ауто радионици.

ПЕРИОД ОД ОСЛОБОЂЕЊА ДО ДАНАС

ТРАМВАЈСКИ САОБРАЋАЈ

Оделење за осветлење и саобраћај, које је оформљено одмах после ослобођења наместо раније Дирекције трамваја и осветлења, стајало је пред тешким задатком обнове трамвајског и аутобуског саобраћаја. Проблем је био утолико тежи што се из дана у дан јављала све већа потреба за наглим повећањем јавног саобраћаја, укључењем до тада незапамћеног броја радног света у привреду. Потребе за повећањем јавног саобраћаја далеко су превазилазиле потребе од пре рата, и ако је тих првих дана број трамваја био сведен скоро на 1/8, а исправних аутобуса за саобраћај није било уопште.

Несређени односи услед рата, који је још био у току, упућивали су тадашње руководство да се ослони само на сопствене снаге и средства.

Зато је првих дана усвојен задатак да се од постојећег возног парка оспособи за саобраћај што већи број возила. У овоме се и успело захваљујући залагању целог колектива, те се број возила у саобраћају већ крајем 1945 године попео на 29 моторних кола и 8 приколица, док је одмах по ослобођењу Београда октобра 1944 године било на расположењу за саобраћај само 14 трамвајских моторних кола и 8 приколица.

Други велики проблем је био недостатак електромотора и остале електричне инсталације за кола, чија су колица и

каросерије обновљене за време окупације, или довршена током 1945 и 1946 године у домаћим фабрикама у Смедеревској Паланци и Крушевцу.

Новоосновано предузеће „Белсап", настало одвајањем Оделења за осветлење и саобраћај, је зато већ почетком 1946 године ступило у везу са фирмом „Шкода" из Прага, од које је уговором набављено 22 електричних гарнитура за двоосовна моторна кола и једна електрична гарнитура за четвороосовна моторна кола. Како у то време, услед послератних несређених прилика, нису платни односи били уређени, набавка по овом уговору извршена је у замену за извезене шљиве. Испорука ових електромотора и контролера и осталог стизала је у партијама и са великим закашњењима, тако да је њихово уграђивање трајало кроз читаве две године, те је „Белсап" поред овог посла приступио и обнови постојећих кола са којима је обављан саобраћај.

Тако је цела серија АЕГ кола, њих 8 на броју, добила нове каросерије са костуром од лаких шупљих профила, а цео остали уређај је генерално оправљен.

Овако форсирани рад на обнови, оправци и оспособљавању трамваја одразио се сталним повећањем броја трамваја у саобраћају из године у годину.

Већ у току 1946 године проширен је трамвајски саобраћај и на трамвајске линије бр. 9 и 13, а од моста на Сави па до Земуна успостављен је саобраћај и на линији бр. 14.

Но ма колико да је било залагања на оспособљењу што већег броја трамваја за саобраћај, потребе за све већим саобраћајем захтевале су од Градског саобраћајног предузећа како се у то време звало, много већи број трамваја од онога са чиме је оно располагало.

Зато је тадашње руководство одлучило да у току 1947/48 године изради у својим радионицама обртна колица и каросерије за 16 трамвајских четвороосовних кола, а да потребну електричну инсталацију, укључујући ту и вучне електромоторе, набави Чехословачкој. Ова серија кола рађена је по узору АЕГ-кола, и у ствари је требало да допуни ранију серију АЕГ-кола — од 8 комада.

Међутим, прекид пријатељских односа са Чехословачком у току 1948 године, и недостатак пословних веза са иностранством на Западу, осујетио је довршење овога плана

те је број ових трамваја редуциран најпре на 10, а затим на 6 каросерија са колицима која ни до сада нису довршена.

Послератна обнова земље, у којој су узела учешћа сва предузећа, доделила је и тадашњем Градском елекромашинском предузећу, које је у међувремену одвојено одлуком ИОНО-а као посебно предузеће, велика задужења за израду преко потребних артикала, као што су колица и јапанери за пренос земље, грађевинске дизалице, вагонети и др. Израда ових артикала и рад на обнови каросерија и раније поменутом израдом нових каросерија, учинили су да је предузеће у великој мери занемарило свој главни задатак — одржавање саобраћајних возила. Ово је било изражено у смањењу трамваја у саобраћају током 1949 године, када је просечан број трамваја у саобраћају износио 56 моторних кола и 26 приколица, а у 1948 години овај је број био 67 моторних кола и 32 приколице. Ова разлика је утолико већа када се узме у обзир да је током 1947 године укинута трамвајска линија бр. 1 и замењена тролејбусима, затим исте године укинута је трамвајска линија бр. 14 и замењена аутобусима, као и укидањем трамвајске линије бр. 7 у 1949 години, продужењем линије бр. 13 до Новог гробља. Ако се овоме дода да је у 1947 години продужена трамвајска пруга бр. 3 од Топчидера до Раковице, онда се тек има права слика о нивоу техничке исправности трамваја у 1949 години.

Нашавши се у оваквој ситуацији Комунално оделење ИОНО-а је током 1949 године ступило у преговоре са фирмом АСЕС из Белгије за набавку 50 модерних четвороосовних трамвајских моторних кола типа „РСС". Услови за ову набавку били су повољни по Градско саобраћајно предузеће, али финансиске прилике, које су потом наступиле свеле су ову поруџбину на 5 кола овога типа, који ће крајем 1952 године бити испоручени.

Тешкоће око прибављања девизних средстава и дуги рокови испоруке трамваја и електричног уређаја за трамваје, нарочито вучних ел. мотора, условили су идеју да се вучни ел. мотори раде у земљи и у ту сврху приступило се пројектовању брзоходног електромотора, а једна од 6 недовршених каросерија узета је за прототипни трамвај. Радови на електромотору и прототипу вршени су током 1949, 1950,

1951 и 1952 године. Сада се прототипна кола бр. 201 налазе на испитивању и пробним вожњама у граду.

Задужења са стране за предузећа капиталне изградње и израда нових кола погоршали су у 1950 години и онако тешку ситуацију у одржавању трамваја, што се одразило и у саобраћају.

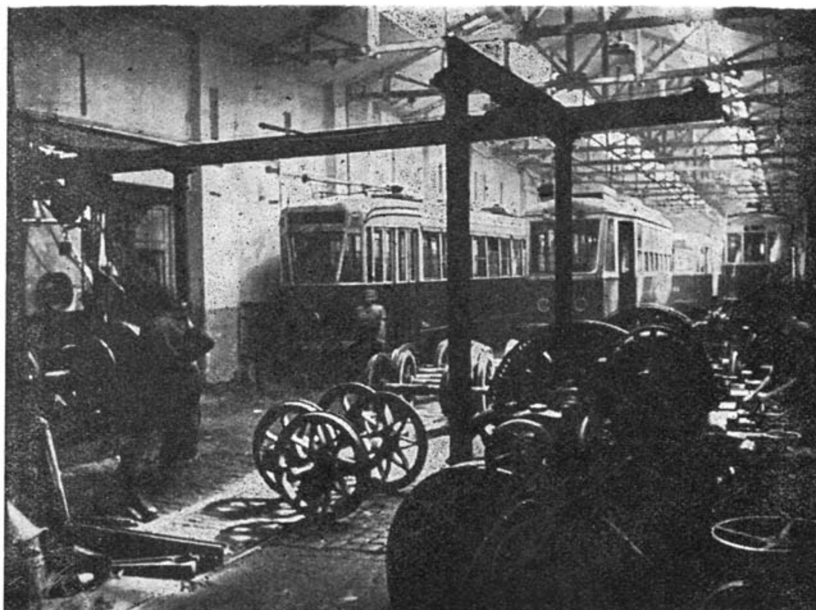


Прототипна кола бр. 201 пуштена у пробну вожњу 15. VII. 1925 год.

У 1950 години просечан број трамваја је смањен на 52 моторна кола и 24 приколица.

Овакво стање трамвајског возног парка и преоптерећеност возила ниском тарифом превоза са јединственом картом од 2.— динара, захтевали су улагање свих расположивих снага на оспособљењу возила. Због тога се од вишег форума захтевало да се Градско саобраћајно предузеће ослободи свих радова за друга предузећа и да се целокупно посвети свом главном и једином задатку — оправкама и одржавању возила за саобраћај. Потпуним залагањем и бољом

организацијом пословања, а нарочито увођењем обавезних сервисних прегледа трамваја после одређеног броја километара у саобраћају успело се да се техничко стање трамвајског возног парка знатно поправи, и ако се ту ради о постојећим трамвајским колима, која су, како се из ранијег излагања види, већином старог типа и већ при крају свога века трајања.



Први сервис трамваја

Број трамваја у саобраћају се оваквим радом повећао у 1951 години на 55 моторних кола и 27 приколица, а у 1952 години на просечно 56 моторних кола и 25 приколица.

Применом нове тарифе у саобраћају новембра 1951 године, услед новог финансиског пословања, број путника је у саобраћају опао за 47%, тако да се први пут за последњих 20 година дошло до нормалне оптерећености возила и до једне завидне резерве возила за саобраћај у просеку од 16

трамваја дневно, која се први пут јавља од како је 1892 године уведен трамвајски саобраћај у Београду.

Немогућност обнове трамвајског возног парка услед недостатка девизних средстава и први успеси у самосталној изградњи трамваја, створили су код надлежних идеју о целокупној изради трамваја у земљи, и ако се у то време није располагало са дефинитивно усвојеним електричним уређајима за вучу. Почетком 1951 године закључен је уговор са домаћом фабриком „Драгослав Ђорђевић-Гоша“ у Смедеревској Паланци за израду целокупног механичког дела за 10 трамвајских кола и то комплетних каросерија и обртних колица без електро мотора и вучног електричног уређаја, који је требало да прибави Градско саобраћајно предузеће и стави на расположење фабрици „Гоша“ за уградњу.

За ове трамваје фабрика „Север“ из Суботице требала је да изради електромоторе по угледу на израђени електромотор у Градском саобраћајном предузећу. Вучни електрични уређај предвиђен је са метадинским претварачем, чије је пројектовање вршено током 1950 и 1951 године, када је напуштен рад на даљем пројектовању, услед финансиских тешкоћа. Исто тако напуштена је израда нових обртних колица (као недовољно простудирана) и за ова кола је усвојена конструкција обртних колица прототипних кола 201 у нешто преправљеном облику.

После напуштања изградње метадинског претварача за ова кола је предвиђен електрични уређај електромагнетског типа, који је сличан са уређајем на тролејбусу само са појачаним контактним површинама. Сада се од ове серије налазе у довршавању само прва кола, која ће служити као прототип фабрике за испитивање ваљаности конструкције.

Радови на оспособљавању трамваја, који су још из времена окупације стајали као неупотребљиви кроз овај период од ослобођења до данас одвијали су се на задовољавајући начин, када се узме у обзир са каквим се све тешкоћама, током протеклих година, долазило до потребног материјала за поправке.

Бомбардовање Београда 1941 године затекло је следеће инвентарско бројно стање трамваја:

104 трамвајских моторних кола и 60 приколица.

По ослобођењу Београда октобра 1944 године инвентарско стање трамваја је:

100 моторних кола и 60 приколица, али је од овога било расположиво за саобраћај само 14 моторних кола и 8 приколица.

Како се оспособљењем трамваја кретао број расположивих кола за саобраћај и број кола у саобраћају, види се из следеће табеле:

	Инвентарско стање		Расположиво за саобраћај		Просечно у саобраћају	
	мот. кола	прикол.	мот. кола	прикол.	мот кола	прикол
1944	100	60	14	8	12	—
1945	100	60	47	8	29	8
1946	100	60	70	24	48	17
1947	100	60	89	34	54	21
1948	100	60	87	39	67	32
1949	108	60	98	46	56	26
1950	108	60	100	51	52	24
1951	108	60	100	51	55	27
1952	108	60	102	51	56	25

У 1951 години приступа се бољем распореду у саобраћају и његовом саображавању захтевима путника, и у ту сврху уведене су у живот нове трамвајске линије, и то:

Линија бр. 16 — Булевар Revулуције—Пристаниште, поред постојеће линије бр. 6 — Булевар Револуције — Главна пошта.

Линија бр. 20 — Вождовац — Пристаниште, док је постојећа линија бр. 10 продужена од Славије до Градског саобраћајног предузећа у Душановој улици.

Тиме је поред ранијих продужења пруге бр. 13 до Новог гробља и пруге бр. 3 до Раковице дата могућност директног превоза без прелаза оним путницима који гравитирају ка тим тачкама.

Данас после 60 година трамвајског саобраћаја интересантно је осврнути се на упоредне табле, које карактеришу и видно илуструју цео трамвајски саобраћај кроз године и раздобља, које су ниже дате: (Табеле бр. 2 и 3 види стр. 58).

П Р И Х О Д И Табела бр. 1

предузећа од трамвајског саобраћаја

Године	Приход у 1000 динара
1 892	441
1912	1 200
1932	61 404
1935	64 395
1940	81 318
1945	62 302
1950	169 245
1951	229 901

ОДРЖАВАЊЕ ТРАМВАЈА

Као што је напред речено, одмах после ослобођења приступило се побољшању радова на одржавању и убрзању пословања применом разних ударничких предлога. Тако се одмах првих месеци приступа механизацији дизалица за трамваје, уграђивањем посебних електромотора на дизалице, затим механизацији хидрауличне пресе за избијање и навлачење точкова на осовине, такође посебним електромотором.

Затим се приступа отварању посебног оделења за поправку кугличних и ваљкастих лежаја, чија се набавка у то време услед девизних тешкоћа и недовољних трговачких веза није могла обавити, што се и данас користи у предузећу.

Израђена је машина за израду расцепки, машина за савијање изолаторских стубова за контролоре, освојена је израда феродо гуртни за кочнице аутобуса и тролејбуса, пнеуматског уређаја за отварање врата, механизиран је рад сушаре за сушење песка, измењена је производња прикључних (аншлус) кутија за моторе, промењен систем кочења код аутобуса „Рено" од комбинованог хидрауличног на ваздушни, уведен контролер за кочење код „Бреда" кола, побољшан систем заптивања мотора од влаге, као и многа друга ситнија и крупнија унапређења рада.

Поступно се током протеклих година побољшава рад на одржавању увођењем тачних прописа о раду сваког поје-

ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД

Података трамвајског саобраћаја у Београду кроз године.

Таблица бр. 2

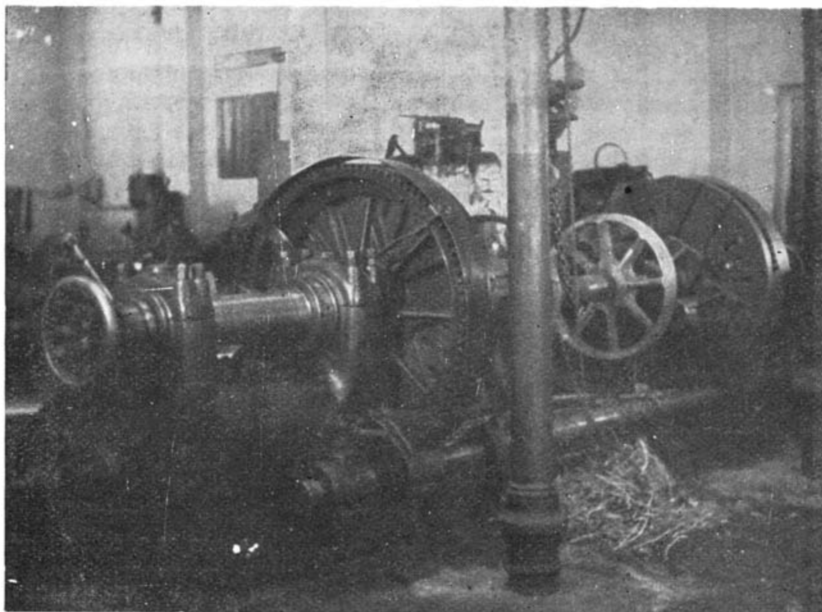
	Године								
	1892	1912	1932	1936	1940	1943	1945	1950	1951
Просечан бр. станов.	61 000	97 000	249 165	297 689	320 000	280 000	300 000	465 000	467 000
Укуп. сао. дуж. пр. у км.	9,5	21,6	65,64	80,7	81,52	74,53	83,37	58,06	58,14
Просеч. бр. кол. у саоб.									
Мотора	17	24	81	83	79		39	52	55
Приколица		12	41	43	39		8	24	27
Укупно	17	36	122	126	118		37	76	82
Пређено вагон/км									
Мотора			4 974 178	5 511 416	5 533 505		1 717 050	3 660 528	4 057 198
Прпколица			2 746 068	2 938 441	2 763 961		479 700	1 784 069	2 095 089
Укупно			7 720 246	8 449 857	8 297 466		2 196 750	5 444 597	6 152 287
Превеж. путн.-укупно	2 463 550	7 500 000	47 986 731	52 355 311	66 875 493		34 327 957	91 380 984	94 753 941
Годиш. прих. саобраћ.	441 650	1 200 000	61 406 396	64 394 669	81 317 572		62 301 687	169 245 431	229 900 598
Потрош. елект. енерг.			9 628 444	10 398 624	12 196 428		3 652 416	8 182 914	8 763 919
Приход по 1 путнику	0,18	0,16	1,28	1,23	1,21		1,81	1,85	2,46

Таблица бр. 3

Године	Експлоатационе дужина пруге у км	Дужина колосека	Вагонски Км			Број путника	Експло. дуж. по 10000 стан.	Вагонски км		Бр. путн.		Приход саобраћаја			
			Мотора	Приколице	Укупно			по км експлоат. дуж.	по 1 становнику	по вагон/км	по 1 становнику	по км експлоат. дуж.	по вагон км	по путнику	на 1 дан
1892	9,5	9,5				2 463 560	1,580				40	46 491		0,18	971
1912	21,6	21,6				7 500 000	2,400				77	55 550		0,16	3 288
1932	90,64	65,64	4 639 419	2 746 068	7 720 246	47 986 731	3,625	85 781	30,9	6,1	192	674 795	7,9	1,28	168 237
1936	100,7	80,7	5 511 416	2 938 441	8 449 857	52 355 311	3,357	84 498	28,5	6,2	176	643 946	7,6	1,23	176 423
1940	77,990	81,520	5 533 505	2 763 961	8 297 466	66 875 493	2,749	106 377	22,1	8,6	209	1 042 533	9,8	1,21	222 787
1945	40,163	83,369	1 717 050	479 700	2 196 750	34 327 957	1,339	54 919	7,3	15,6	114	1 557 542	28,36	1,81	170 690
1950	71,769	58,058	3 660 528	1 784 069	5 444 597	91 380 984	1,560	75 480	11,6	16,8	197	2 169 824	31,2	1,85	463 600
1951	109,7	58,140	4 057 198	2 095 089	6 152 287	94 753 941	2,334	96 443	9,2	15,4	203	2 090 005	37,3	2,46	629 600

динца. У сталној студији се налази сама организација рада на ноћним и дневним прегледима, а повремено се врше прегруписавања послова, да би се дошло до што бржег одвијања посла и боље контроле рада.

Почетком ове године заведена је примопредаја возила, која се још налази у току свог усавршавања.



Обрада бандажа при генералној оправци

ТРАМВАЈСКА ЕЛЕКТРИЧНА МРЕЖА

Као што је напред поменуто, ослобођење Београда у октобру 1944 године затекло је свега 2.000 м. исправне трамвајске електричне мреже, јер је у уличним борбама при ослобођењу Београда уништено око 46.000 м. ове мреже. Посао на обнављању ове мреже био је тежак и захтевао је потпуно залагање целокупног људства. Радило се даноноћно, јер је ослобођени Београд захтевао успостављање саобраћаја што пре. Ако се овом обимном послу дода и

тешкоћа око набавке нове тролне жице, затезних жица и осталог висећег изолационог материјала, онда се тек добија јасна слика шта је колектив у свом послу дао од себе.

На исправљачким станицама није било нарочитих великих оправки и оне су по пуштању саобраћаја, углавном, задовољавале, својим капацитетом. Тек по увођењу тролејбуског саобраћаја у 1947 години, јавља се потреба за повећањем капацитета исправљачких потстаница. Како се у то време није могло помишљати на набавке нових исправљачких агрегата из иностранства, то је за допуну потребног капацитета пребачена потстаница „Земун“ у потстаницу Аутокоманда, а исправљачи потстанице Аутокоманда пренети су у новосаграђену потстаницу „Лекино брдо“. Оваквим решењем у неколико је решен проблем обезбеђења трамвајске и тролејбуске електричне мреже. Но с обзиром на обезбеђења за будући развој нарочито тролејбуских саобраћајних линија, поручене су 1950 године у Белгији 2 комплетне исправљачке потстанице, свака јачине 2 × 1000 kW. Ове потстанице су већ испоручене и њихова је уградња у току, тако да ће у догледно време трамвајска и тролејбуска електрична мрежа располагати знатним резервама за пројектована повећања саобраћајних линија.

АУТОБУСКИ САОБРАЋАЈ

Као што се из ранијих излагања види ослобођење Београда затекло је Београд без аутобуског саобраћаја, а у кругу Оделења за осветлење и саобраћај налазило се 33 аутобуса тешко оштећена и без делова од којих је било само неколико у већим оправкама.

Одмах по ослобођењу, и ако је рат био још у току, приступљено је интензивним оправкама. До 1 марта 1945 године поправљена је ауто кула за трамвајску електричну мрежу, један камионет и један путнички аутомобил, а настављен рад на аутобусима, који су се затекли на оправци у аутрадионици.

До краја 1945 године завршено је оспособљавање 3 аутобуса, и са два аутобуса успостављена је аутобуска линија бр. 27 — Народно позориште—Карабурма.

Већ идуће 1946 године успостављају се линије бр. 22 — Славија—Душановац,

линија бр. 31 — Славија—Дедиње, и

линија бр. 34 — Београд—Земун преко новог моста.

До краја те године поправљено је још 9 аутобуса, тако да се исте године располагало са 12 аутобуса. Међутим, с обзиром на недостатак резервних делова просечно је било у 1946 години 5 аутобуса у вожњи. Пред крај године укинуте су линија бр. 27, увођењем трамвајског саобраћаја на линији бр. 9, и линија бр. 31 док су ови аутобуси узети као појачање на постојећим линијама бр. 22 и 34.

Уопште узев, од ослобођења па до 1949 аутобуски саобраћај је третиран као помоћни саобраћај и успостављан је тамо где се указивала прека потреба за јавним саобраћајем, јер за његово успостављање нису потребни никакви велики инвестициони радови, као код трамвајског саобраћаја.

Тако је у 1947 години за време трајања радова на избацивању трамвајских шина са трамвајске пруге бр. 1 и успостављања тролејбуске линије бр. 1 и 1а, саобраћај на овој линији одржаван аутобусима од Калемегдана до Славије.

Током 1946 године новоосновано предузеће „Белсап" добило је од Министарства тешке индустрије 10 комада камионских шасија марке „Студебекер". Исте године набављено је 15 ком. камионских шасија марке „Изото-Фраскини". За ове шасије су током 1947 и 1948 године израђене каросерије у радионицама предузећа.

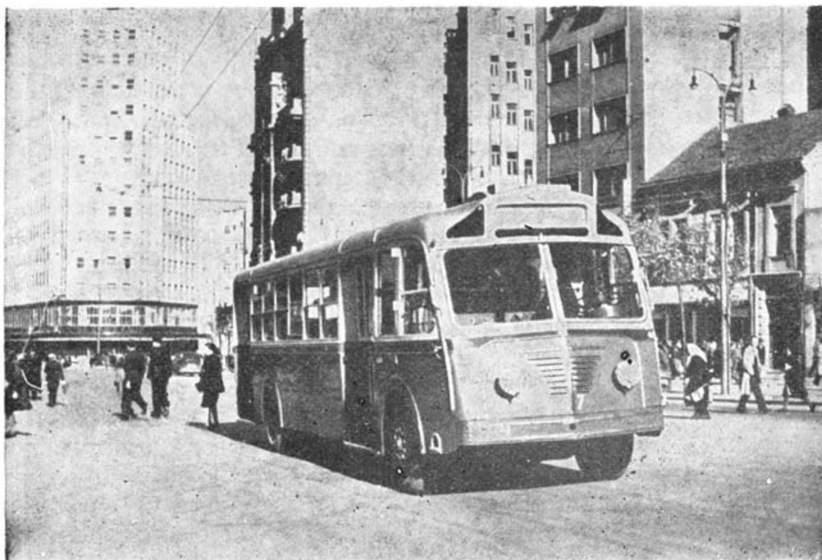
На тај начин омогућено је било да се у току 1947 године успоставе аутобуске линије бр. 26 — Споменик—Лекино Брдо и бр. 32 Споменик—Дедиње, поред постојећих линија бр. 22 и 34. Већ током 1947 године располагало се са 33 аутобуса, а аутобуски саобраћај је одржаван са просечно 15 аутобуса.

Почетком 1948 године аутобуски саобраћај се проширује и на линије бр. 23 — Топчидер—Раковица, бр. 25 — Главна жел. станица—Станица Дунав, бр. 27 — Народно позориште—Ново Гробље и бр. 35 — Земун—Аеродром, поред повремене линије бр. 1 Калемегдан—Славија, која је успостављена као помоћна услед малог броја тролејбуса и великог прилива путника.

Крајем 1948 године завршена је и последња каросерија ове серије од 25 комада, али и ако се тада већ располагало са 39 аутобуса, крајем године су морале бити укинуте све

аутобуске линије, сем линија бр. 32 и 34, јер су се аутобуси „Изото-Фраскини“ и „Студебекер“ са камионским шасијама показали врло лоше и нису били у стању да издрже у сталном саобраћају постојеће оптерећење.

Током године 1949 Комунално оделење ИОНО-а набавило је директно за девизе 10 аутобуса „Миес“ из Белгије и преко „Југоаута“ 67 аутобуса „Рено“.



Аутобус „Миес“ на линији за Дедиње

Са овим новим аутобусима поново се отварају аутобуске линије бр. 22, 26, 27 и 35, и уводе нове и то:

бр. 28 — Народно позориште—Брадска болница

бр. 30 — Славија—Трошарина на авалском путу

бр. 33 — Зелени Венац—Баново Брдо.

Појачањем тролејбуског саобраћаја са Душановцем, пријемом нових тролејбуса укида се дефинитивно линија бр. 22.

Крајем 1949 године располагало се са 84 аутобуса, а саобраћај на горњим линијама је обављан просечно са 41 аутобусом.

Током 1950 године добивен је још 1 аутобус „Рено“, тако да се број аутобуса пење на 103. Те године се уводе као нове линије:

бр. 31 — Славија—Железник

бр. 36 — Београд—Тошин бунар у Земуну

али ускоро укида се линија бр. 31 услед лошег стања пута. Аутобуски саобраћај на свим линијама одржаван је просечно са 48 аутобуса.

Током 1951 године уведена је као помоћна линија 1А за Душановац, а линија бр. 30 продужена до Авале. Већих проширења аутобуских линија није било, јер су се током рада аутобуси „Рено“ показали као неподесни за градски саобраћај у Београду и својим честим кваровима отежавали су одржавање редовног саобраћаја.

У 1951 години просечно је било у саобраћају само 40 аутобуса од 98 колико их је било на броју после продаје старих аутобуса.

Сада у 1952 години аутобуски саобраћај се одржава на 12 аутобуских линија, и то:

бр. 26 — Трг Републике—Лекино Брдо

бр. 27 — Трг Републике—Роспи Ћуприја

бр. 28 — Трг Републике—Градска болница

бр. 29 — Цветкова механа—Железничка станица

бр. 30 — Трг Димитрија Туцовића—Авала

бр. 31 — Трг Димитрија Туцовића—Железник

бр. 32 — Трг Републике—Дедиње

бр. 33 — Зелени Венац—Баново Брдо

бр. 34 — Београд—Земун

бр. 35 — Београд—Бежанија

бр. 36 — Земун—Батајница

и то са просечно 51 аутобусом од расположивих 94 укупно, пошто су 4 аутобуса старог типа уступљена другим предузећима.

Сада после 29 година аутобуског саобраћаја у Београду, корисно је упоредити резултате и поједине карактеристичне елементе, да би се имала права слика о његовом развоју.

У ниже наведеним табелама прегледно се види како су се кретали кроз ове протекле године саобраћајна дужина линија, просечан број возила у саобраћају, број путника и приход, као и поједини елементи погодни за оцену успеха у овој врсти саобраћаја. (Таблице бр. 5 и 6 види на стр. 65).

ПРИХОДИ Таблицабр. 4
предузећа од аутобуског саобраћаја

Године	Приход у 1 000 динара
1932	2 684
1936	4 302
1940	26 886
1950	136 534
1951	139 941

ОДРЖАВАЊЕ АУТОБУСА

Тешкоће у одржавању аутобуса могу се назрети већ кроз напред изложено о великим променама у аутобуском саобраћају. Гаражни простор који је пре набавке аутобуса „Миес“ и „Рено“ задовољавао, остао је у непроширеном стању и после ове набавке од 78 возила, тако да су практично возила гаражирала и зими и лети у дворишту предузећа. Ово је у многоме утицало на век трајања аутобуса и на њихову техничку исправност. Под овим условима рад наодржавању је био врло отежан и несређен и није се могао одвијати према постојећим прописима, већ онако како су то прилике дозвољавале. Тек по пуштању у рад новосаграђене перионице почетком 1952 године и установљењу прописаних сервисних прегледа, може се говорити о правилном одвијању рада на одржавању.

Но док је овим регулисан ред на одржавању, питање гаражног простора остаје и данас отворено. Сви покушаји да се обезбеди гаражни простор наилазе на непремостиве препреке. Сада се налази на решавању питање додељивања

ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД

Табела бр. 5

Података Аутобуског саобраћаја у Београду кроз године

	Године								
	1892	1912	1932	1936	1940	1943	1945	1950	1951
Укупна саобр. дуж. лин. у км									
Просечан бр. кола у саобр.			5	8	45		2	48	40
Пређено колосека км			341 570	613 804	2 478 322		51 127	4 082 700	3 667 252
Превежено путника - укупно			1 173 587	2 054 115	17 207 562		797 180	36 837 504	28 676 303
Годишњи приход саобраћја			2 684 082	4 302 701	26 885 935		1 820 082	136 534 103	139 940 792
Приход по 1 путнику			2,29	2,1	1,6			3,2	3.5

Табела бр. 6

Године	Експлоатационе дужине пута у км	Грађено км	Број путника	Експл. дужина по 10000 становника	Колски км		Бр. путника		Приход саобраћаја			
					по км експл. дужине	по 1 становрику	по колском км	по 1 становнику	по км експл. дужини	по путнику	по колскоа км.	на 1 дан
1932		341 570	1 173 587			1,4	3,3	4,7		2,29	7,9	7 354
1936		613 805	2 054 115			2,0	3,3	6,9		2,1	7,0	11 788
1940		2 478 323	17 207 562			7,7	6,9	5,4		1,6	10,8	73 660
1950	128	4 082 700	42 529 836	2,783	31 890	8,7	10,4	91,4		3,2	33,4	374 066
1951	134	3 667 252	39 389 745	2,851	27 369	7,8	10,7	84,4		3,5	37,1	383 390

гараже „Космај" Градском саобраћајном предузећу и од исхода овог решења зависи у многоме правилно одвијање аутобуског саобраћаја у будуће.

Исто тако питање набавке нових аутобуса услед финансиских прилика одлаже се из године у годину, те постоји опасност да се понови случај из 1948 године, када је крајем године практично аутобуски саобраћај био укинут, јер напред изнети начин гаражирања аутобуса смањио је у многоме онако кратки век трајања возила.

ТРОЛЕЈБУСКИ САОБРАЋАЈ

Тролебујски саобраћај уведен је у Београду 1947 године. Први тролејбус, који данас носи гаражни број 3, прошао је деоницом Славија—Калемегдан на дан 1 маја 1947 године, а редован саобраћај на истој деоници отворен је 22 јуна исте године.

Увођење тролејбуског саобраћаја решило је веома тешку ситуацију пруга и возног парка. Ослобођење је затекло јавни градски путнички саобраћај у веома тешкој ситуацији. Од 104 трамвајских моторних кола, колико је било априла 1941 године, у време увођења тролејбуса радило је свега 30 до 40 кола. Од 87 аутобуса, са колико је предузеће располагало уочи рата, у истој 1947 години радило је свега 15 аутобуса. Трамвајска мрежа у граду била је уништена бомбардовањем и уличним борбама. При тако тешком стању, међутим, потребе за саобраћајем бивале су из дана у дан све хитније и све веће. Развученост Београда, нагао прилив становништва, удаљеност станбених реона од центра града и делова у којима су концентрисана надлештва, установе и предузећа, као и сама топографија града, императивно су са своје стране захтевале повећање капацитета оскудног градског саобраћаја.

Тражећи излаз из овако тешке ситуације, приступа се оживљавању и разрађивању пројеката за увођење тролејбуског саобраћаја. Наиме, још 1938/39 године водила се жива дискусија о тролејбусима; њиховим добрим и рђавим особинама, као и о могућностима увођења тролејбуског саобраћаја у Београду. Као резултат те полемике био је израђен претпројекат са упоређењем цене коштања тролеј и

трамвај линије за релацију Кнежев споменик—Карабурма. Траса нове пројектоване тролеј линије поклапала се је потпуно са трамвајском линијом бр. 9. Уједно је био расписан конкурс за набавку 10 комада тролејбуса.

Овај конкурс расписан је из потребе за повећањем капацитета поменуте трамвајске линије бр. 9, јер је на њој оптерећење постало превелико за једноструки трамвајски колосек, те су расматране могућности: или увести двоструку тролеј линију, или удвојити постојећи трамвајски колосек.

Све анализе ишле су у корист тролејбуса, али услед насталих прилика и дужих рокова испоруке, та замисао није се могла остварити. Како је у то време Дирекцији трамваја приспео већи број аутобуса за градски саобраћај, ово је питање решено стварањем једне кружне аутобуске линије са 12 аутобуса, којом су замењене трамвајске линије бр. 9, 7, и 7А. Трамвајима са ових линија појачане су остале трамвајске линије.

После ослобођења приступило се интензивном проучавању увођења тролејбуског саобраћаја, само сада са предлогом да се тролејбуском линијом замени трамвајска линија бр. 1 и неке оптерећене аутобуске линије за Душановац и Лекино Брдо. На овај начин требало је велике и јаке станбене реоне на Чубури, Неимару, Лекином Брду и Душановцу што боље повезати са ужим центром града: Славијом и Теразијама. Овоме захтеву најбоље је одговарао тролејбус, као саобраћајно средство, које је по својим особинама требало да убрза и учини еластичнијим саобраћај у релативно уским и преоптерећеним улицама: Маршала Тита, Теразијама и Коларчевој, за чим се потреба и раније осећала већ дужи низ година.

Крајем 1946 године, дефинитивно је било решено, да се приступи набавци тролејбуса и изградњи тролејбуске линије. Према првом пројекту тролеј линија је ишла од Калемегдана Кнез Михајловом улицом, Теразијама М. Тита улицом, преко Трга Димитрија Туцовића, Булеваром Југословенска Н. Армије, Бокељском, Благоја Нешковића, Крушевачком, Ђердапском улицом, Јужним булеваром, Максима Горког улицом, улицом 14 децембра и улицом Пролетерских бригада избијала поново на Трг Д. Туцовића, са кога би поново улицом Маршала Тита и Теразијама ишла у Коларчеву ули-

цу, па преко Трга Народне Републике у Васину улицу, затим на Студентски Трг, са кога би Узун Мирковом улицом избијала у Париску улицу, код Калемегдана, одакле је и полазила. Целом својом трасом линија је била предвиђена као двострука, изузев дела у Коларчевој улици, Тргу Републике, Васиној улици, Студентском Тргу, Узун Мирковој, Парискоj и Кнез Михајловој улици, где је била предвиђена једнострука линија, односно кретање возила само у једном правцу. јер је то у ствари био завршни круг ове линије.



Тролејбуси на измењеном и реновираном тргу Димитрија Туцовића

Дужина трасе износила је 7,8 км. двоструке линије и 3,9 км. једноструке линије, што укупно чини 11,7 км. (са излазним краком).

Овим су замењене:

1) — Трамвајска линија бр. 1 од Калемегдана до Савинца ,на којој је линији, сем 6 трамвајских гарнитура (1 моторна кола и 1 приколица), радило још и 7 до 8 аутобуса.

2) — Аутобуска линија Славија—Душановац—Лекино Брдо, на којој је радило 6—8 кола.

3) — Аутобуска линија Теразије—Школа Вој. Илића—Лекино Брдо, на којој је линији радило 8 кола.

Ове линије биле су већ пре рата врло разрађене и са великим оптерећењем, а после ослобођења неколико аутобуса, који су радили на њима, ни изблиза нису могли да задовоље потребе.

Почетком марта 1947 године почели су радови на изградњи I деонице: Калемегдан—Трг Д. Туцовића (Славија). Радови су се одвијали брзо, тако да је ова деоница дужине 3,15 км. (1,35 км. двоструке и 1,8 км. једноструке линије), била завршена, без круга на Тргу Д. Туцовића већ до 1. маја 1947 године, када је њоме прошао и први тролејбус. Редован саобраћај на овој деоници отворен је 22. јуна 1947 године.

При даљој изградњи која уопште није прекидана, дошло је до измене трасе и допуне пројекта. Да би се линијом обухватило и станбено насеље око Црвеног Крста, напуштена је траса кроз Максима Горког улицу, Јужни Булевар и Ђердапску улицу, а усвојено, да линија иде улицом 14 децембра до краја, затим улицом С. Милошевића, Жичком, Војислава Илића и Господара Вучића до Крушевачке, где би се уливала у стару трасу. Овом изменом се дужина линије повећала за 1,7 км. Даље је предвиђена израда повратних кругова на Душановцу и Црвеном Крсту, т.ј. на тачкама линија, које јако отскачу по свом оптерећењу, а где ширина улице ову изградњу дозвољава.

Изградња линије завршена је 31. марта 1948 године, док је цела линија предата саобраћају 1. јануара 1948 године. Вредност ових радова износила је 15,072.204.— динара. Целом својом дужином линија је изграђена као полустабилна на попречним затегама, изузев дела у Крушевачкој улици, који је монтиран на конзолама. Висина контактних водова над коловозом износи 6,00 метара. Употребљени су типски: округли „Манесман" и четвртасти решеткасти стубови. Контактни водови су тролеј профила пресека 80 и 100 мм². Остали затезни и изолациони материјал је делом домаћи, а делом из увоза (од фирме CGE из Милана).

Постављањем повратних кругова на Душановцу и Црвеном Крсту повећана је еластичност експлоатације.

Услед велике дужине и топографије трасе, напајње линија електричном енергијом врши се нормално преко спојних тачка из три потстанице. Као резерва служе дањне три напојне тачке делом од истих, а делом од друге две исправљачке потстанице.

Упоредо са изградњом линије почело се и са изградњом тролејбуске гараже и излазног крака од гараже до линије. Гаража је саграђена на углу Дунавске и Капетан Мишине улице у кругу ГСП-а. Она захвата површину од 1.900 м² и може да прими 30 тролејбуса. Гаража је прелазног типа са



Изглед Трга Републике после реконструкције

6 канала за преглед, одржавање и оправку доњег строја. Гаража је завршена 1947 године, а вредност радова на њеној изградњи износила је 8,492. 482 динара. Благовремено подизање ове гараже, са потребним бројем канала, омогућили су да се возила одмах, од почетка експлоатације, уредно одржавају.

При првој набавци тролејбуса испоручено је 16 кола од фирме CGE — Милано, Италија. Кола су двоосовна, дужине 9,90 метара, типа „Фиат“ — CGE.

Идуће године извршена је набавка још 15 тролејбуса истог типа.

Овако изграђена тролејбуска линија послужила је за отварање две нове тролејбуске линије, и то бр. 1 и 11.

Велике предности тролејбуса у експлоатацији показале су се у његовој еластичности, приступачном улажењу и из-



Троосовински тролејбус на линији бр. 1

лажењу путника директно са тротоара, затим велика ширина врата, простран пролаз кроз кола, удобност седења, бешумност вожње, отсуство мириса сагорелог горива, постепеност убрзања при поласку и успорења при кочењу, при чему су трзаји неосетни. Све ове особине много су утицале на сигурност, удобност као и привлачност вожње. Путници су намах заволели овакву вожњу тролејбусима. Мора се напоме-

нути да је и руковање овим возилом било много олакшано возном особљу. Како се број путника стално повећао, првобитно набављени број возила показао се недовољним, не само по броју, већ и по капацитету (60 путника). Стога је приступљено даљој набавци троосовинских возила већег капацитетј (100 путника). Набављено је 11 тролејбуса, и то:

10 кола типа „Ансалдо", дужине 12 метара, капацитета 100 путника; и

1 кола типа „Ансалдо", дужине 13,75 метара, капацитета 120 путника.

Свих 11 кола су троосовинска, услед чега је осетно смањен осовински притисак кола, што је било неопходно и због чувања коловоза и кола.

Следећа табела даје нам преглед броја превезених путника у градском саобраћају у Београду, а по појединим врстама возила од времена увођења тролејбуског саобраћаја. Ту су унети и подаци о убраним приходима. Даље нам табела уједно даје и дневне просеке пређених километара и броја превезених путника по једном возилу.

Год.	Саобраћај. дужина у км	км	Путници	Приход	Просек кола у раду	Дневни просек по 1 колима		Приход по путнику у дин.
						путн.	км	
1947	6,9	331.990	8,586.487	18,019.436	11	4.392	168	2,1
1948	22,99	1,555.738	27,476.472	62,818.650	20	3.819	216	2,3
1949	21,90	2,220.423	39,592.899	95,018.399	26	4.230	237	2,3
1950	21,90	2,321.707	42,529.836	105,966.045	26	4.543	248	2,4
1951	21,90	2,589.792	39,389.746	115,113.265	27	4.052	266	2,9

РАДИОНИЦЕ

Одмах после ослобођења приступа се интезивно све већем освајању израде резервних делова за сва возила Градског савбраћајног предузећа, јер се тих дана само минимални део ових резервних делова могао наћи на складиштима у земљи.

И наредних година је ситуација у погледу набавке резервних делова слична, јер се врло мали део ових делова могао увести због девизних прописа и недостатака расположивих девиза.

Зато је тих година главна пажња посвећена изради резервних делова у сопственим радионицама.

Данас после осмогодишњег периода напора у том правцу, можемо са радошћу констатовати да смо у томе подухвата и успели. Сада се у нашим производним радионицама израђују комплетни колектори за вучне електромоторе, комплетни контролори јаке струје, све врсте релеа и максималних прекидача за наша возила, који су раније пре рата набављани из иностранства.

Исто тако сада се у производним радионицама израђује велики број компликованих делова за аутобусе и тролејбусе од квалитетних челика и исти по изради не заостају ни у чему од иностраних. Тако се сада са успехом израђују кардански преноси, делови мењачких кутија и диференцијала са полуосовинама.

У току испитивања је уређај за пробе вучних електромотора, којим ће се моћи да утврди ваљаност оправака на електромоторима.

До 1949 године у доба опште обнове земље велики део капацитета производних радионица био је ангажован на изради делова потребних за општу обнову земље што се негативно одразило на техничку исправност возила у Градском саобраћајном предузећу, које због ових задатака за друге није било у могућности да припреми неопходно потребну количину резервних делова за одржавање својих возила. Зато је од 1949 године Градско саобраћајно предузеће добило као искључиви задатак одржавање својих возила за саобраћај и од тог времена сви капацитети радионица служе искључиво за потребе градског саобраћаја.

Овакав начин пословања учинио је то, да је магацин сада снабдевен у довољној количини свим потребним резервним деловима који се раде у предузећу, а постепено се осваја израда и оних резервних делова, који се сада увозе из иностранства.

За последњих 8 година, мирних од ратова, али грозничавих у обнови и изградњи нове Југославије и великој промени њене привредне структуре, јавни београдски саобраћај донекле је модернизован, али је још далеко од оне висине до које су се попеле нова индустрија, електрификација, рударство и друге привредне гране у Југославији и осетно заостаје за ширењем и повећањем града и његовог становни-

штва. Капитална изградња имала је приоритет, а градски саобраћај морао је да чека док се она не заврши. Међутим, београдском јавном саобраћају указују се бољи дани и сада он долази на ред да се прошири и обнови до те мере, да би потпуно задовољио и потребе грађанства и нове услове и да би могао да користи велики технички напредак, који се за то време много изменио у другим градовима. Идеалан и јединствен положај Београда, на ушћу двеју великих река, са залеђима која му гравитирају, са својим централним положајем у Југославији и на раскрсници међународних путева, који везују запад и исток, север и југ Европе, пружају могућност да постане милионски град са значајем који се не да упоредити са ранијим и да развије како површински тако и подземни градски саобраћј до оних размера, које премашују и најоптимистичкија очекивања. Уверени смо да за такав Београд и саобраћај у њему не треба чекати да прођу још идућих 60 година.

ДРУШТВЕНО — ПОЛИТИЧКИ ЖИВОТ

БОРБА РАДНИЧКЕ КЛАСЕ КРОЗ ПАРТИСКУ И СИНДИКАЛНУ ОРГАНИЗАЦИЈУ У ПРЕДУЗЕЋУ

Као предузеће са знатним бројем радника и службеника као једно од тада највећих предузећа у Београду „Ел. Централа" касније Дирекција трамваја и осветљења, а данас Градско саобраћајно предузеће, претстављало је проз читав свој период постојања важно жариште борбе радничке класе за своја права и за побољшање својих тада животних услова.

Године 1919 основан је Савез металских и трамвајских радника кроз који су организовани штрајкови 1919 и 1920 год., први у знак солидарности са штрајком железничара, а други као револт на покушај групе капиталистичких земаља да својом оружаном интервенцијом угуше Велику октобарску револуцију. Штрајкови су били организовани за цео Београд и радништво је у њима учествовало јединствено. Као репресалије на овај организовани иступ радника, владајућа буржоазија ухапсила је а затим и отпустила неколико истакнутих радника, забрањујући рад Савезу и конфискујући му целокупну имовину и инвентар.

Подела и фракционаштво до којих је дошло на Вуковарском конгресу лоше су се одразили и на рад радничких организација и синдиката. Насупрот „центрумашима" које је водио Живко Топаловић формира се Секција металских радника у оквиру Независних синдиката 1923 год. са претседником Тихомиром Јовановићем и повереницима Марком Мишићем, ложачем, Михајлом Јоцковићем, машинистом, Петром Ђаковићем и другим. Овоме претходи још важнији догађај — априла 1922 године формира се у пуној илегалности у предузећу I-ва ћелија КПЈ, која је бројала 4 члана. Се-

кретар је био друг Марин Попарић члан КПЈ од 1920 године, који данас живи као пензионер у Сплиту, а њеном првом састанку присуствовао је друг Моша Пијаде.



Марин Попарић секретар I партиске ћелије

Прослава 1 маја 1924 год. окупила је у Београду око 12 хиљада радника, чланова Независних синдиката, који су славећи овај раднички празник доказали и снагу своје организације и њену бројну вредност над „центрумашима". Исте године Савез металских радника нашег предузећа подноси колективни тарифни уговор за побољшање плата и дневница читавом особљу. После неуспелих преговора са Управом предузећа и Општином, одржана је радничка конференција којој су присуствовали тадашњи Партиски руководиоци, дру-

гови Филип Филиповић и Коста Новаковић. По одлуци која је донешена на овој конференцији, објављен је штрајк 20 септембра 1924 год. у 16 часова. Знак за почетак штрајка дали су сиреном радници Ложионице. У штрајку се учествовало око 400 радника а трајао је 5 дана. Није донео нарочите резултате јер је недостајало потребно јединство и солидарност између металских и трамвајских радника, због чега је и Управи предузећа било лако да организује „штрајбрехере". Но поред свега тога иако је опет дошло до отпуштања истакнутих радника, иако раднички захтеви нису били потпуно задовољени, ипак је штрајк показао да је то једино могући пут за борбу, али да исти треба још много боље припремити, прво зато што сама владајућа буржоазија постаје све безобзирнија и окрутнија у својим формама борбе, а и зато што је штрајк показао извесну политчку незрелост једног дела радништва, нарочито трамвајског, које је потпадало под утицај разних буржоаских групација.

Тако је 1926 год. доласком у Општинску управу претставника буржоаске демократске странке, на челу са Костом Кумануднјем, отпочео притисак за упис у Странку каткад и под претњом отпуштања из службе. Покушавајући да погорша тако слаб економски положај радника, иста Управа припрема 1928 год. предлог по коме би се за општинске раднике укинуло и тако већ слабо и непотпуно социјално осигурање, замењујући га „уредбом". На збору који је овим поводом одржан, децембра 1928 године, радници предузећа отворено негодују и траже да им се обезбеди социјално осигурање пошто им се то законом бар речима и гарантовало. Но читав овај период од 1924 па до 1929 године више карактерише нека врста спонтане борбе, не потпуно организоване, која се сводила на акције групе радника уперене против политичке активности буржоаских политичких партија, борећи се најчешће за побољшање економског положаја радничке класе. Добар део чланова КПЈ био је по затворима или протеран из Београда, а саму Партију разједало је фракционаштво. У то време у предузећу раде и два омладинца, браварски радници Раде Кончар и Бора Марковић, који ће се кроз непрекидну синдикалну борбу и партиски рад уздићи до светлих ликова, до првобораца наше Народне револуције, до Народних хероја.

После распуштања Независних синдиката од стране монархо-фашистичке диктатуре, 6 јануара 1929 године, монархија је ипак принуђена на извесне уступке, плашећи се илегалне борбе. Тако су у првој половини 1929 године спроведени избори за законске Радничке повереннке са тежњом да се за њих, изаберу људи што оданији борби радничке класе. Стварањем Одбора ових повереника, био је зачетак нове синдикалне организације у предузећу, на чије чело избија, уз сталну помоћ друга Раде Кончара, друг Бора Марковић.

Како су УРС-ови синдикати (Уједињени раднички синдикални савез) остали поштеђени шестојануарском диктатуром, пошто су се на њиховом челу налазили социјал демократи са познатим ренегатом радничке класе Живком Топаловићем, донета је одлука крајем 1929 године да се изабрани Синдикални одбор предузећа прикључи овим синдикатима, с тим да у њима поведе енергичну борбу против разних антирадничких струја.

И тако се постепено кроз синдикалну организацију развијала све јача политичка борба, која је нарочито добила свој пуни размак доласком новог Партиског руководства на челу са другом Титом. Партија је тада успела да УРС-ове синдикате учини масовним класним организацијама, да у њима створи своје упориште и да у знатном броју синдикалних организација руководећу улогу предузму комунисти.

Тада уз помоћ Партије, друг Бора Марковић, припрема уједињење Општинских радника у једну јединствену синдикалну организацију сарађујући са већ основаном сличном организацијом у Загребу. Успели штрајкови које су водили наши трамвајци у заједници са Електраном и Водоводом из Загреба, јасно су потврдили снагу и зрелост наших организација за веће акције. Јединство радника комуналних предузећа нарочито се одразила на одржаном ванредном Конгресу синдиката 22 и 23 августа 1937 године у Београду на коме је друг Бора Марковић изабран у Управу савеза трамвајских радника као секретар. Поред тога исти друг непрекидно је биран за Радничког повереника, а 1938 год. постао је и члан Окружног комитета КПЈ за округ београдски. Његовом иницијативом основана је 1936 год. Набављачко-потрошачка задруга Општинских радника у Бео-

граду, која је поред своје основне делатности служила и као центар за окупљање напредних радника, за њихово идејно-политичко уздизање и развијање револуционарне свести. За правилан развитак Партиске делатности, за усмеравање радничког покрета и формирање ликова комуниста у предузећу, а посебно лика Боре Марковића, значајан и највећи удео припада Народном хероју Раде Кончару, који је у предузећу провео време од 1927 до 1934 године.

Године 1938 организована је у предузећу поново Партиска ћелија, после прекида од пуних 15 година, која је у почетку бројала 5, а крајем 1939 год. 25 чланова. Тада је већ Партиска организација ухватила корен у предузећу, имала је међу радницима све више активних помагача и идејних присталица, растурала је Партиску штампу, прикупљала прилоге и организовала активну борбу против класног непријатеља, који је узимао све отворенији курс ка диктатури фашизма.

Значајна политичка победа напредних снага у предузећу које су окупиле знатан број радника и службеника пред јавне изборе ЈРЗ-а — је у томе да су поред свих претњи и застрашивања дале око 900 гласова против владе и буржоаског режима.

Са јачањем профашистичке организације ЈУГОРАСА-а уз помоћ капиталистичких властодржаца дошло је 1939 год. и до забране рада радничке синдикалне организације УРС-а, а самим тим укинут је и Синдикат електрофабричких и трамвајских радника. Но и поред свакидашњег и све јачег терора како специјалне полиције тако и капиталистичких експонената у предузећу, укидање синдиката дало је само још више потстрека за дејство напредних снага, чији рад сада прелази у илегалност. Нарочито важну улогу у окупљању радника — по укидању синдиката, одиграла је већ споменута Набавно-потрошачка задруга, која сада постаје центар за окупљање и акције. У овом периоду треба истаћи организовани штрајк трамвајског особља 19 фебруара 1940 године који је уследио као револт на одлуку Управе предузећа за незаконито укидање једног дела плата дневничарима. У овом штрајку полиција је ухапсила 563 радника — учесника.

Своју снагу, многобројност, националну и класну свест, показао је наш колектив 27 марта 1941 год., када је са масама Београђана дао одушке свом огорчењу против фашиста у земљи и иностранству.

Од првих дана окупације у предузећу су радила три партиска одељења. Једно је било у саобраћају са 7 чланова КПЈ а друга 2 са по 7 чланова такође, у радионицама. Услови под којима је у радионицама радила Партијска организација били су јако тешки, предузеће је непосредно држала Немачка команда а своје најближе сараднике и издајице поставила на руководећим положајима.

Главни задатак Партијске организације био је тада да правилно објашњава симпатизерима покрета програм партије, да разголићује политику домаћих издајника, да прикупља материјалну помоћ за НОП, да растура летке и пропагандни материјал, да шаље борце у одреде НОП-а. За извршење ових задатака биле су организоване групе до 10 људи — састављене од симпатизера, кандидата и чланова партије. Крајем 1941 године дејствовало је 10 оваквих група. У том периоду бива откривен и пада у руке у специјалној полицији Секретар партијске организације и члан Градског комитета друг Сава Стипић. Иако тепко мучен он је својим херојским и непоколебивим ставом успео да сачува конспиративност партијске организације. У њему је наша партија изгубила доброг друга, правог борца, искреног револуционара.

Марта месеца 1942 године дошло је до провале у партијској организацији преко спољне везе којом приликом је ухапшено 19 другова, који су одведени у логор и сви стрељани. После овога у радионицама формирано је само једно партијско одељење са Секретаром другом Јосипом Бушићем, а рад у саобраћајној служби водио је друг Божа Костадиновић.

Октобра месеца исте године издајом од стране Ивана Савића и Рифата Башића дошло је поново до хапшења, те је број чланова партије поново знатно смањен. Тада је потпуно изгубљена свака спољна веза са вишом партијском организацијом, и преко споменутих другова Боже Костадиновића и Јосипа Бушића самоиницијативно је успостављена директно са Космајским и Фрушкогорским одредом.

У току 1944 године број симпатизера НОВ-а у предузећу расте и илегално се организују групе добровољаца која ће оружано помагати ослобођење Београда. Овом припремом руководили су другови Божа Костадиновић и Драги Савић, те је већ крајем септембра 1944 године око 400 радника и службеника, са наоружањем за око 200 људи, било распоређено по десетинама и четама припремајући детаљне планове у почетку борбе.

Раме уз раме са нашом ослободилачком војском учествовале су ове наше наоружане десетине у борбама за ослобођење и истакле су се нарочито у ослобођењу Звездаре и Електричне централе.

У темеље наше нове социјалистичке државе узидали су највећом могућом жртвом — давајући своје животе следећи другови радници и службеници нашега предузећа:

1. Анђелковић Милун, ливац члан КПЈ стрељан у Јајинцима 1943 године.
2. Огњеновић Мирко, фарбар члан КПЈ стрељан у Јајинцима 1943 године.
3. Шабовић Радивоје, столар члан КПЈ стрелан у Јајинцима 1943 године.
4. Ђурђевић Илија, фарбар кандидат за члана КПЈ стрељан у Јајинцима 1943 године.
5. Ильченко Александар, инжењер кандидат за члана КПЈ стрељан у Јајинцима 1941 године.
6. Милић Шћекић, намештеник ДТО члан КПЈ стрељан у Јајиншима 1943 године.
7. Диманић Благоје, кочничар ДТО члан КПЈ стрељан у Јајинцима 1943 године.
8. Живановић Јован, кондуктер ДТО члан КПЈ стрељан у Јајинцима 1941 године.
9. Никћевић Милорад, кондуктер ДТО члан КПЈ стрељан у Јајинцима 1943 године.
10. Радић Светозар, кондуктер ДТО члан КПЈ стрељан у Јајинцима 1943 године.
11. Стијепић Сава, кондуктер ДТО члан КПЈ стрељан у Јајинцима 1942 године.
12. Ђуровић Мирко, кондуктер ДТО члан КПЈ умро у интернацији 1943 године.
13. Симић Александар, мет. стругар члан КПЈ погинуо у НОБ 1941 године.

14. Пољак Мија, кандидат КПЈ погинуо у НОБ 1941 године.
15. Ђурђевић Милутин, бравар кандидат КПЈ стрељан на Јеврејском гробљу 1941 године.
16. Савић Боривоје електро-виклер члан СКОЈ-а умро у интернацији.
17. Ивановић Драги-Рамона, кандидат КПЈ погинуо у Шпанском грађанском рату 1938 године.
18. Шантић Владимир, столар члан КПЈ стрељан у Јајинцима 1943 године.
19. Петровић Ратко, бравар члан КПЈ стрељан у Јајинцима 1943 године.
20. Јанковић Љубомир пом. електро-тех. стрељан на Јеврејском гробљу 1944 године.
21. Жујовић Милан, службеник стрељан у Јајинцима 1943 године.
22. Јанићијевић Вера, службеник члан КПЈ стрељана на Бањици 1942 године.
23. Икономидес Теофан, службеник стрељан на Бањици 1942 године.
24. Кршуљ Олга, службеник члан КПЈ стрељана на Бањици 1942 године.
25. Филиповић Драгутин, електричар члан СКОЈ-а стрељан у Јајинцима 1943 године.
26. Стошић Светолик, електро-виклер члан СКОЈ-а погинуо на Буковику.
27. Петровић Ђорђе, аутомеханичар погинуо код Загреба 1945 године.

СЛАВА ИМ И ХВАЛА!

По ослобођењу кроз организацију Народног фронта која се одмах формирала, предузете су енергичне мере за обнову предузећа, поправку возног парка, пруге и мреже. Добровољним радовима и примерним залагањем радници и службеници нашега колектива доказали су своју оданост својој домовини. Године 1944 — 25 децембра оснива се поново у предузећу партијска организација а за њом СКОЈ-јевска, омладинска, синдикална и друге масовне организације.

Поред својих редовних задатака чланови нашега колектива — комунисти и ванпартијци учествовали су у разним акцијама: брању кукуруза и обради земље на еко-

номији Бесни фок — 1945 године и 1947 на утовару дрва код Вуковара 1948 године, на изградњи кључних објеката 1950 и 1951 год., на економији Панчевачки рит 1950/51 итд.



Са акције Село-Град

За ове заслуге предуће располаже низом похвала, диплома и прелазних заставица, — похвалама Савеза комуналаца и Централног одбора радника и службеника речног, друмског и ваздушног саобраћаја, прелазном заставицом Централне управе намештеника, радника и службеника комуналних предузећа, дипломом Окружног одбора народног фронта итд.

Кроз извештај ових задатака, кроз борбу за идејно подизање друштвене свести и њених чланова, спроводећи у живот одлуке нашег ЦК јачала је партијска организација у предузећу и од партијске ћелије са 4 члана у партијску организацију са 7 партијских одељења и 320 чланова КПЈ, а од групица организованих радника из периода 1920 године, у јаку синдикалну организацију са 2232 члана.

———

О РАДНИЧКОМ САМОУПРАВЉАЊУ

Корачајући сигурним путем у социјализам — путем којим нас води и који нам идејно осветљава наш ЦК на челу са Титом, наши народи средином 1950 године — наишли су на једну важну етапу нашег друштвеног развитка.

Давајајући све потпунији садржај социјалистичког управљања почетком 1950 године одлуком партије и владе, кроз експозе друга Тита у народној скупштини — објављен је Предлог Закона о управљању привредним предузећима од стране самих произвођача.

Одмах после овога — међу првим предузећима у земљи извршен је избор Радничког савета у ГСП-у са 95 чланова.

Он је имао у почетку више саветодавни карактер и служио је између осталог за стицање првих искустава у овом тако одговорном и важном задатку.

Јула 1950 године после доношења Закона о управљању државним привредним предузећима и вишим привредним удружењима од стране радних колектива — озакоњен је већ раније изабран раднички савет ГСП-а на челу са другом Милетом Димитријевића и Матејом Јефтићем као председником управног одбора.

1-I-1951 године извршено је спајање ГСП-а и Градског Електромашинског предузећа у Градско саобраћајно предузеће Београд, те је после тога дошло и до стварања заједничког Радничког савета са другом Пером Ђаковићем као председником.

Са извесним недостацима који карактеришу — у мањој или већој мери рад свих тада тек изабраних органа радничког самоуправљања, наш раднички савет постепено је улазио у проблематику предузећа, решавајући између осталог — питање организације производње, смањења трошкова производње, питање штедње и чувања народне имовине, бриге о људима итд.

Управни одбор је у овом циљу одржао за то време 43 седнице са 136 тачака дневног реда.

И поред извесних недостатака у раду, правилним руковођењем органа радничког самоуправљања, испуњен је у 1951 години план превоза путника са 102%, а план прихода са 101%.

Раднички савет који управља предузећем у 1952 години броји 100 чланова а претседник му је друг Миомир Јоксимовић.

Међу његовим првим задатцима, било је укључење предузећа у друштвени план, борба за проналажењем и откривање резерви у људству и материјалу.

Правилним постављањем плана, новом реорганизацијом погона и експлоатације, анализом сваког радног места, откривене су резерве у вредности 129 милиона динара, а смањен је број радника и службеника за око 400 људи.

Поред овога Раднички савет са својим извршним органом Управним одбором, радио је на изради Тарифног правилника, организујући на овом послу активно учешће читавог колектива.

Израда нове тарифе и решавање питања повластице са разним врстама претплатних карата, отварање нових ванредних линија, коришћење највећег броја возила на линијама, све су то били задатци који су решавани у току другог и трећег квартала ове године, а нарочито уз помоћ другова из Саобраћајне службе.

Упорном борбом за смањење трошкова производње, одлучним ставом на појавама малверзације и другим облицима привредног криминала, већом контролом експлоатације, надокнађен је ових дана губитак од 30 милиона динара из првог квартала.

Уз већ стечено искуство, помоћ партијске организације и подршку читавог колектива органи радничког самоуправљања у Градском саобраћајном предузећу спремни су за прихватање нових и све већих задатака.



Управни одбор ГСП-а. Испитују се услови набавке нових возила

ФИСКУЛТУРНИ ЖИВОТ

С пролећа 1929 године основан је у предузећу С.К. „Електрична централа", уз материјалну помоћ оаснивача друштва, Милоша Шулајића, бравара, Мике Петровића, металостругара, Боже Петровића, алатничара и других.

На првој редовној скупштини идуће године изабрана је управа са инж. Николом Оком на челу.

Те године клуб, који је имао само фудбалску секцију такмичио се у четвртом разреду, у коме је остао све до 1930

године. У тиму је тада левог бека играо крупни плавокоси омладинац Раде Кончар, који је остао на том месту све док га активна политичка борба није приморала да све чешће изостаје са тренинга. Заједно са њим у тиму је центар-фора играо друг Бора Марковић.

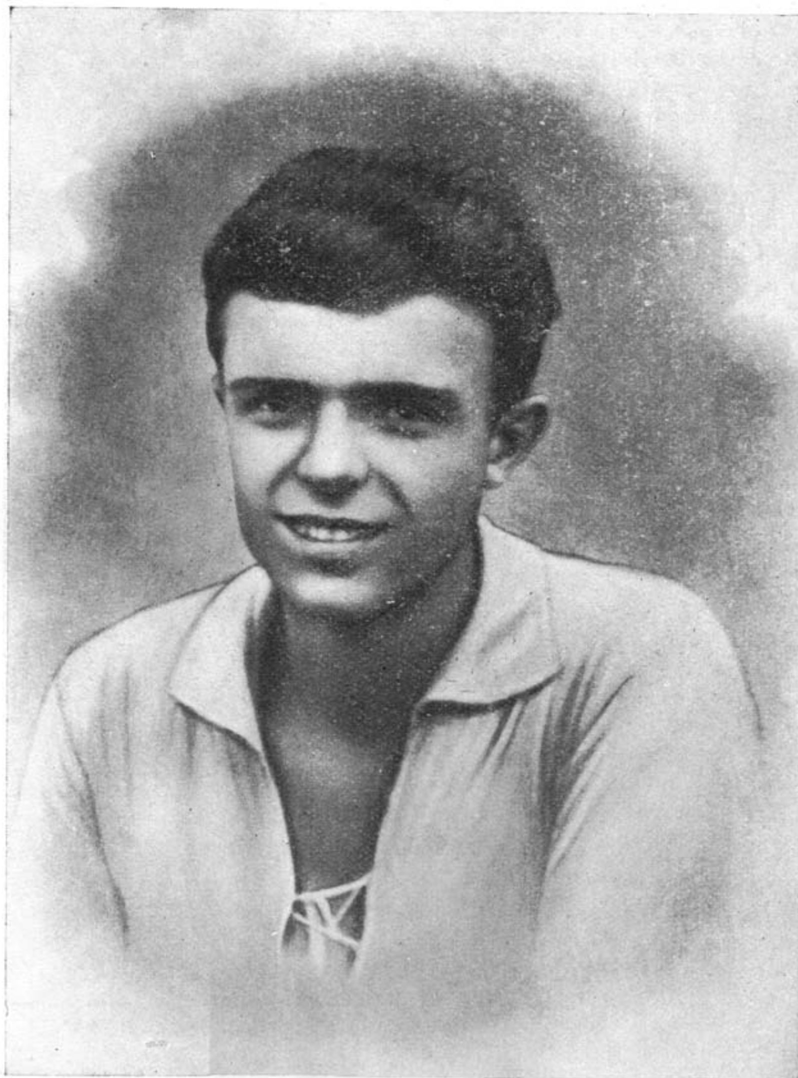


Фудбалски тим „Електрична централа"

Оба ова наша данас Народна хероја остала су и после повлачења са зеленог поља и даље чланови клуба; Кончар до свога протеривања из Београда, Бора Марковић до своје херојске смрти, све до 1941 године.

Истовремено је десног бека у клубу играо Драгослав Ивановић „Рамона" који тада одлази за Шпанију, да би приложио свој живот у интернационалној борби пролетеријата.

Године 1931 клуб прелази у III, а 1933 године у II разред. Као изразито раднички клуб „Електрична централа" била је



НАРОДНИ ХЕРОЈ

РАДЕ КОНЧАР

РАДНИК Г.С.П.-а СТРЕЉАН 1942 ГОД.



НАРОДНИ ХЕРОЈ

БОРА МАРКОВИЋ

РАДНИК Г.С.П.-а ПОГИНУО КОД УЖИЦА 1941 ГОД.



НАРОДНИ ХЕРОЈ

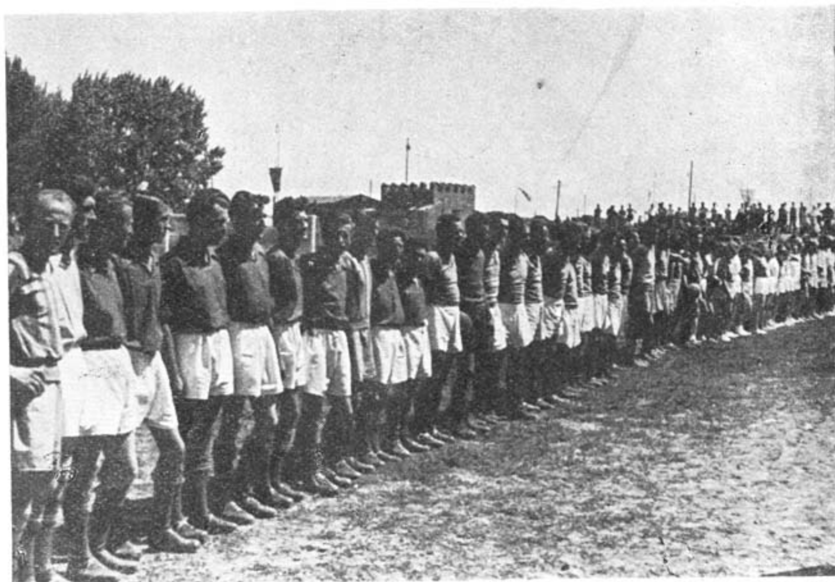
ДРАГИ ИВАНОВИЋ - РАМОНА

РАДНИК Г.С.П.-а ПОГИНУО 1938 ГОД.

без икакве материјалне помоћи са стране, издржавала се од чланарине и прилога својих чланова. Од другова који су још увек у предузећу а који су активно учествовали у раду клуба, треба истаћи вођу фудбалске секције Симу Тошића, данас управника индустриске школе, подпретседника Жику Лубурића, Божу Калушевића, Васу Старчевића, Милана Крављанца и друге.

Пред сам рат клуб се са успехом такмичио у првом разреду. После ослобођења пошто је ранија „Електрична централа“ прерасла у Металац, па касније у БСК, — 1946 год. при предузећу се оснива фискултурни актив ГСП-а, да се две године касније развија у С. Д. „Полет“. У друштву раде активно четири секције: фудбалска, одбојка, шах и секција стоног тениса, са укупно 120 чланова.

Средином 1952 год. одржано је фискултурно такмичење унутар предузећа између свих радионица и погона међусобно. На турниру — такмичење се одржавало у фудбалу,



Фискултурно друштво „Полет“

одбојци, шаху и стоном тенису, уз учешће око 300 радника и службеника.

За последње две године одржана су три пријатељска сусрета у истим овим дисциплинама са фискултурницима Загребачког електричног трамваја, а септембра 1952 год. са трамвајцима из Новог Сада.

КУЛТУРНО-УМЕТНИЧКИ ЖИВОТ

Међу трамвајским радницима и службеницима Београда 1926 год. основан је мушки хор „Никола Тесла". Он активно ради све до 1941 год. дајући допринос културном развоју радничке класе и заузимајући видно место у културном животу града.

Делатност хора престаје за време окупације, да бих се одмах по ослобођењу на темељима ранијег хора формирало културно-уметничко друштво „Никола Тесла" — са мешовитим хором и новим секцијама — драмском, фолклорном, музичком и рецитаторском, окупљајући на овом раду раднике и службенике ГСП-а и осталих комуналних предузећа.

До данас друштво је учествовало на многим јавним приредбама — како у Београду, тако и на већим радилиштима и местима НР Србије. Борећи се за квалитетан програм својих секција — на смотри КУД-а 1947 год. — тамбурашка секција осваја прво, а драмска и фолклорна секција два друга места.

Августа месеца 1952 год. одлуком Синдикалне подружнице ГСП-а дате су нове материјалне могућности за даљи рад друштва, а просторије за рад секција, ма да још увек недовољне, обезбеђене су у кругу предузећа.

ИНДУСТРИСКА ШКОЛА ГСП-а

У време када су тадашње „шегртске школе" претстављале ругло и срамоту капиталистичког поретка, када су својим статутом недељних школа пружале потпуно површно и недовољно теоретско знање, уз инцијативу напредног радничког покрета оснива се у предузећу 1932 год. школа са циљем да помогне техничком васпитању радничке

омладине. Настава је организована уз помоћ добровољних наставника — службеника предузећа — а осмочасовни рад био је подељен на два дела; на теоретску и прктичну наставу.

Званичан рад ове мушке занатске школе почиње 3.IX.1933 год. са 33 ученика у I разреду.



Група ученика Мушке занатске школе (Дирекције трамваја и осветлења ДТО) 1938 године

И сада у двадесетој години свога корисног постојања и активног рада, дајући нашем друштву непрекидан низ младих стручњака, као „Индустриска школа ученика у привреди ГСП-а“, она у новим социјалистичким условима добија свој пуни значај.

Са 230 ученика, распоређених у седам одељења и 10 различитих занатских група, кроз предавања у школи и рад у школским радионицама, ова вредна стручна и васпитна установа припрема свакодневно нове кадрове за нашу привреду.

Штампа Југословенског штампарског предузећа, Београд